

2021

## The Role of the Foreign Cause in the Exemption of the Marine Carrier from Liability in accordance with the Rotterdam Rules: A Comparative legal study

Mohamed Sayed Harb Dr.

*Assistant Professor of Commercial Law, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Imam Mohammad Ibn Saud Islamic University, Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia,*  
d\_mouhammedharb@yahoo.com

Follow this and additional works at: [https://digitalcommons.aaru.edu.jo/sharia\\_and\\_law](https://digitalcommons.aaru.edu.jo/sharia_and_law)



Part of the [Law of the Sea Commons](#)

### Recommended Citation

Harb, Mohamed Sayed Dr. (2021) "The Role of the Foreign Cause in the Exemption of the Marine Carrier from Liability in accordance with the Rotterdam Rules: A Comparative legal study," *مجلة جامعة الإمارات للبحوث القانونية* UAEU LAW JOURNAL: Vol. 85: Iss. 85, Article 9.

Available at: [https://digitalcommons.aaru.edu.jo/sharia\\_and\\_law/vol85/iss85/9](https://digitalcommons.aaru.edu.jo/sharia_and_law/vol85/iss85/9)

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in *مجلة جامعة الإمارات للبحوث القانونية* UAEU LAW JOURNAL by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact [rakan@aarj.edu.jo](mailto:rakan@aarj.edu.jo), [marah@aarj.edu.jo](mailto:marah@aarj.edu.jo), [u.murad@aarj.edu.jo](mailto:u.murad@aarj.edu.jo).

---

# The Role of the Foreign Cause in the Exemption of the Marine Carrier from Liability in accordance with the Rotterdam Rules: A Comparative legal study

## Cover Page Footnote

Dr. Mohamed Sayed Rezk Metwally Harb Assistant Professor of Commercial Law, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Imam Mohammad Ibn Saud Islamic University, Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia d\_mouhammedharb@yahoo.com

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

## **The Role of the Foreign Cause in the Exemption of the Marine Carrier from Liability in accordance with the Rotterdam Rules: A Comparative legal study**

**Dr. Mohamed Sayed Rezk Metwally Harb**

Assistant Professor of Commercial Law, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Imam Mohammad Ibn Saud Islamic University,  
Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia  
[d\\_mouhammedharb@yahoo.com](mailto:d_mouhammedharb@yahoo.com)

### **Abstract**

The search revolves around the role of the foreign case in exempting the maritime carrier from liability according to Rotterdam Rules, through which we study the position of the Rotterdam Rules on the foreign cause compared to Egyptian, French and Saudi law. Accordingly, we deal with the definition of the foreign cause and its cases that are consistent with the subject of the study, As well as clarify the extent of the authority maritime carrier to foreign cause to exclude its liability for damage or loss of goods or damage caused by delays in delivery; Beside examine the impact of foreign cause availability on carrier liability; Where we show cases of total and partial exemption from liability, And the foundations on which they are built in the Rotterdam Rules and comparative legislation.

**Key words:** Rotterdam Rules, Foreign cause, Maritime carrier, Exemption from liability, the charger,

## دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام - دراسة قانونية مقارنة\*

دكتور / محمد سيد رزق متولي حرب

أستاذ القانون التجاري المساعد بكلية الاقتصاد والعلوم الإدارية

جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

[d\\_mouhammedharb@yahoo.com](mailto:d_mouhammedharb@yahoo.com)

### الملخص :

يدور البحث حول دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام، والذي من خلاله ندرس موقف قواعد روتردام من السبب الأجنبي مقارنةً بالقانون المصري والفرنسي والسعودي. وبناء عليه نتطرق لتعريف السبب الأجنبي وبيان حالاته التي تتفق وموضوع الدراسة، فضلاً عن توضيح مدى استناد الناقل البحري إلى السبب الأجنبي لدفع مسؤوليته عما لحق البضائع من تلف أو هلاك أو عما حدث من ضرر نتيجة التأخير في تسليمها، إلى جانب دراسة أثر توافر السبب الأجنبي على مسؤولية الناقل، الذي نبين من خلاله حالات الإعفاء الكلي والإعفاء الجزئي من المسؤولية، والأسس التي بنيت عليها في قواعد روتردام والتشريعات المقارنة.

الكلمات المفتاحية: قواعد روتردام، السبب الأجنبي، الناقل البحري، الإعفاء من المسؤولية، الشاحن.

### المقدمة:

لا شك في أن النقل يعد من أهم الوسائل في حياة الإنسان، خاصة النقل البحري؛ نظراً لطبيعة جغرافية الدول فيما بين بعضها، وصعوبة الوزن في النقل الجوي، وإذا كان النقل البحري يعد من أهم موضوعات القوانين البحرية في الدول والاتفاقيات الدولية، فإن

\* استلم البحث بتاريخ ١١/١١/٢٠١٩ وأجيز للنشر بتاريخ ٢٥/٠٢/٢٠٢٠.

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

مسئولية الناقل البحري تحتل الصدارة فيما يتعلق بهذا النقل من مسائل<sup>(١)</sup>. لذلك، وعلى نطاق مسؤولية الناقل البحري، توجد العديد من الاتفاقيات التي تتفاوت شروط تطبيقها، وما يترتب عليها من آثار فيما يتعلق بالناقل البحري من حيث قواعد المسؤولية والإعفاء منها، ودورها المميز في تشجيع النقل البحري من عدمه.

### أهمية البحث:

اشتملت قواعد روتردام<sup>(٢)</sup> على نصوص إعفاء في حق الناقل البحري، كان من أبرزها: موقفها من دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، موضوع الدراسة، عن هلاك البضائع أو تلفها، أو عما حدث من ضرر نتيجة التأخير في تسليمها.

وبما أن تعاضم دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري يترتب عليه حماية الشاحن أو المطالب بالتعويض - إن صح القول - من تقصير الناقل في أداء المهام الموكلة إليه تنفيذًا لعقد النقل، فإنه يعد من الأهمية بمكان، البحث عن دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الملقاة على عاتقه، طبقاً لقواعد روتردام.

### أهداف البحث:

تهدف الدراسة إلى توضيح موقف قواعد روتردام من دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري، ومدى استناد الناقل إلى السبب الأجنبي للإعفاء من المسؤولية، أو على الأقل من جزء منها، على أن يتحمل ما تبقى من ضرر، وذلك مقارنة ببعض التشريعات الأخرى في هذا المجال.

كما تهدف الدراسة، إلى توضيح دور الناقل في إثبات السبب الأجنبي، ل يتمتع بالإعفاء الكلي من المسؤولية، فضلاً عن دوره في تحديد مقدار مساهمة السبب الأجنبي في إحداث

(١) تفصيلاً في ذلك، انظر د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٧، ص ٣٢٣، وما بعدها.

(٢) الاسم الرسمي لقواعد روتردام هو "اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨".

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

الضرر، ليتم بناء عليه تحديد مدى مقدار مسؤوليته عن الضرر لتقرير الإعفاء الجزئي من المسؤولية.

وإضافة إلى ما سبق، تهدف الدراسة، إلى توضيح سليات قواعد روتردام في موقفها من السبب الأجنبي، لإيجاد الحلول التي نستطيع من خلالها تجنب نقاط الضعف في تلك القواعد.

### إشكالية البحث:

الأصل أن الناقل البحري يعفى من المسؤولية متى كان الضرر راجعاً إلى سبب أجنبي لا يدل عليه، إلا أن اتفاقية روتردام أوردت نصاً قضت من خلاله بالإعفاء الجزئي من المسؤولية في مواجهة الناقل البحري متى أثبت أن السبب الأجنبي أسهم في إحداث الضرر، دون توضيح لمقدار تلك المساهمة ومن يقع عليه عبء إثبات ذلك، الأمر الذي أوجدت الدراسة إشكالياتها من خلاله.

وفضلاً عما سبق، كيف يعفى الناقل البحري من المسؤولية جزئياً على أساس أن الضرر لا يرجع كلياً إلى حدوث السبب الأجنبي، والجزء الآخر قد شارك في إحداثه؟ وكيف نستطيع التحقق من مقدار المساهمة لكل من السبب الأجنبي وخطأ الناقل البحري في إحداث الضرر؟ إن سلمنا بنصوص قواعد روتردام من حيث المسؤولية الجزئية.

كما يثور التساؤل، حول خطأ الناقل البحري، فيما يلي: هل كان يترتب على توافر السبب الأجنبي إحداث الضرر بالبضائع وإن لم يتوافر خطأ من قبل الناقل؟ لذلك يعفى جزئياً من المسؤولية، أم أن خطأ الناقل كان سبباً لمساهمة السبب الأجنبي في إحداث الضرر؟

### منهج البحث:

نتبع في دراستنا المنهج التحليلي للنصوص المتعلقة بدور السبب الأجنبي طبقاً لقواعد روتردام في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مقارنة بالنصوص القانونية المقابلة لها في بعض

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

القوانين، مثل القانون الفرنسي ونظيره المصري إلى جانب النظام السعودي، واستقراء الأحكام القضائية، للوقوف على نقاط القوة ونقاط الضعف في موضوع الدراسة وإيجاد الحلول التي تتفق وأهداف الدراسة.

### خطة البحث:

إذا كان توافر السبب الأجنبي يترتب عليه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية تجاه المطالب بالتعويض، إلا أن توافره لا يترتب عليه بالضرورة إعفاؤه من المسؤولية كاملة، ولكن قد يكون الإعفاء جزئياً.

وبناء عليه، تكون خطة البحث كالتالي:

تمهيد: مفهوم السبب الأجنبي.

المبحث الأول: مدى استناد الناقل البحري إلى السبب الأجنبي لانتفاء مسؤوليته.

المبحث الثاني: أثر توافر السبب الأجنبي على مسؤولية الناقل البحري.

### تمهيد

## مفهوم السبب الأجنبي

بما أن الدراسة تدور حول دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، فكان لابد من أن نمهد للدراسة بتوضيح المقصود من السبب الأجنبي {أولاً}، فضلاً عن التطرق لبعض الحالات، على سبيل المثال لا الحصر، التي ينطبق عليها مفهوم السبب الأجنبي وفقاً لموضوع الدراسة {ثانياً}.

أولاً: التعريف بالسبب الأجنبي:

السبب الأجنبي هو السبب الذي يحول بين الملتزم وتنفيذ التزامه، ويكون سبباً أجنبياً -

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

كما يتضح من الاسم - عن الناقل<sup>(٣)</sup> وكذلك عن أحد تابعيه<sup>(٤)</sup>، أي لا تكون له يد أو لأحد من تابعيه في حدوثه. وبذلك يتمثل دور السبب الأجنبي في قطع الصلة بين فعل المدعى عليه، وما لحق المدعي من ضرر<sup>(٥)</sup>.

وتظهر أهمية السبب الأجنبي عندما يكون التزام المدعى عليه هو التزام بتحقيق نتيجة، حيث لا يكون أمامه في هذه الحالة، لدفع مسؤوليته إلا إثبات السبب الأجنبي عنه وعمّن يتبعه<sup>(٦)</sup>، لأن الناقل لا يسأل عن خطئه الشخصي فقط، وإنما عن خطأ تابعيه، ما داموا يعملون تحت إمرته ولحسابه في تنفيذ التزاماته<sup>(٧)</sup>.

### ثانياً: حالات السبب الأجنبي:-

فيما يتعلق بموضوع الدراسة، فإن من أبرز حالات السبب الأجنبي، القوة القاهرة، والعيب الذاتي في البضاعة، إلى جانب خطأ كل من الشاحن والغير<sup>(٨)</sup>. وسوف نسرد ذلك في عجالة، تاركين التفاصيل للمراجع العامة، نظراً لتخصص الدراسة:-

### ١- القوة القاهرة أو الحادث الفجائي: La Force Majeure et Cas Fortuit

يذهب جمهور الفقه<sup>(٩)</sup> إلى أن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي هما وجهان لشيء واحد؛

(٣) د. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البعوض البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧، ص ٢٧١.

(٤) وتعرفه المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، الصادر برئاسة الجمهورية في ٢٦ رمضان سنة ١٤١٠هـ، الموافق ٢٢/٤/١٩٩٠م، الجريدة الرسمية، العدد ١٨، في ٣ مايو، سنة ١٩٩٠م، بأنه السبب الذي لا يد للناقل فيه ولا نائبه أو أحد تابعيه.

(٥) د. حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني {الرابط السببية}، تنقيح الدكتور محمد سعيد الرحو، دار وائل للنشر، ٢٠٠٦، ص ٤٧.

(٦) د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٧م، ص ٤٧٧، د. محمد عبد الفتاح ترك، السابق، ص ٢٧٠.

(٧) د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، ١٩٨٥، ص ١٨١.

(٨) د. مصطفى كمال طه، السابق، ٣٢٨، د. كمال حمدي، السابق، ص ٤٧٧.

(٩) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام،



[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

حيث إن القوة القاهرة ليست حادثاً مستحيل الدفع فحسب وإنما غير ممكن توقعها، وكذلك الحادث الفجائي فهو أيضاً غير ممكن التوقع ومستحيل الدفع<sup>(١٠)</sup>.

ويذهب رأي آخر في الفقه<sup>(١١)</sup> إلى أنه إذا نظرنا إلى هذا الشيء أو الواقعة من حيث إنها لا يمكن دفعها كانت قوة القاهرة، أما إذا نظرنا إليها من حيث لا يمكن توقعها كانت حادثاً مفاجئاً.

ونضم رأينا مع جمهور الفقه، لأنه لا يكفي أن يتوافر في السبب الأجنبي خاصية واحدة، كأن يكون غير ممكن التوقع أو مستحيل الدفع، وإنما يشترط توافر الخصيصتين لانعدام رابطة السببية. وبذلك، تكون القوة القاهرة أو الحادث الفجائي هما حادث غير ممكن توقعه ويستحيل دفعه إذا تحقق حدوثه، ويعفى المدين من تنفيذ التزامه<sup>(١٢)</sup> دون تعويض<sup>(١٣)</sup>، على أن تكون الاستحالة

دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر، ص ٨٧٦، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١١، ص ٧٣، د. فايز نعيم رضوان، مسؤولية الناقل البحري الدولي للبضائع وفقاً لاتفاقية هامبورج، مجلة الأمن والقانون، المجلد ١٦، العدد ١، ٢٠٠٨، ص ١٢٥، لكن يرى البعض، بأن هناك فرقاً بين القوة القاهرة، وهي التي تصدر عن إرادة شخص أجنبي، والحادث الفجائي وهو الحادث الطبيعي مثل الزلازل والبراكين، تفصيلاً في ذلك انظر د. حسن علي الذنون، السابق، ص ٥٢ وما بعدها، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، الصفحة نفسها.

(١٠) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ص ٨٧٦.

(١١) د. بيرك فارس حسين الخيوري، أ. عواد حسين ياسين العبيدي، انقضاء الالتزام بالسبب الأجنبي، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، جامعة كركوك، المجلد ١، العدد ١، ٢٠١٢، ص ٤.

(١٢) وقد نصت الفقرة الأولى من المادة ١٢١٨ من القانون المدني الفرنسي، على ذلك صراحة، حيث قضت بأن القوة القاهرة في مسائل العقد هي حدث خارج عن سيطرة المدين ولا يمكن توقعه بشكل معقول في وقت التعاقد وآثاره لا يمكن تجنبها باتخاذ التدابير اللازمة، ويترتب عليها إعفاء المدين من التزامه، ونصها التالي:

"Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur...", Article 1218, du code de civile, Modifié par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 2, <https://www.legifrance.gouv.fr>; Annick Batteur, Droit civil des obligations 2018, Dalloz, 2017, p. 168; Aux sources de la réforme du droit des contrats, François Ancel/ Bénédicte Fauvarque-Cosson/ Juliette Gest, 1re édition, Dalloz, 2017, p. 198, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.

(١٣) د. يونس صلاح الدين علي، شرط القوة القاهرة في القانون الإنكليزي، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الرابع، السنة العاشرة، ٢٠١٨، ص ١٤٧. وكانت تنص المادة ١١٤٨ من القانون المدني الفرنسي على أن

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

مطلقة، أي تكون استحالة دفعه متوفرة بالنسبة للمدين وأي شخص يكون في نفس موقفه<sup>(١٤)</sup>، وأن يكون شرط عدم إمكان توقعه مطلقاً أيضاً، فإذا كان الحادث ممكناً توقعه، ولكن يستحيل دفعه لم يكن قوة قاهرة، وكذلك إذا كان لا يمكن توقعه ولكن يمكن دفعه<sup>(١٥)</sup>، حيث يترتب على ذلك فقط وقف تنفيذ الالتزام لحين زوال السبب الأجنبي<sup>(١٦)</sup>. وبناء عليه يعفى الناقل من التأخير في تسليم البضائع، دون الإعفاء عما أصابها من هلاك أو تلف.

### ٢- العيب الذاتي للبضاعة: *La vice proper de la marchandise*

يقصد بالعيب الذاتي: أي سبب نابع من طبيعة الشيء الداخلية يترتب عليه هلاكه أو تلفه، وبناء عليه يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة: أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي إلى هلاكها أو تلفها دون أي دخل من قبل الناقل أو أحد تابعيه في ذلك، كأن يحدث اشتعال ذاتي أو تخمر<sup>(١٧)</sup> للبضاعة، على الرغم من اتخاذ الناقل لإجراءات الحيلة والحذر في التعامل مع طبيعة تلك البضاعة.

ليس هناك تعويض عن الأضرار الناجمة عن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، ونصها الآتي:-

"Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit", Article 1148, Créé par Loi 1804-02-07 promulguée le 17 février 1804; Cass., Com., Audience publique du mardi 18 juin 2013, N° de pourvoi: 11-26975, Non publié au bulletin, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

(١٤) تفصيلاً في ذلك، انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ص ٨٧٩.

(١٥) د. كمال حمدي، السابق، ص ٤٧٨.

(١٦) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ص ٨٨٠، وقد نصت الفقرة الثانية من المادة ١٢١٨ من القانون المدني الفرنسي، على ذلك صراحة، فقضت بأنه: ولكن إذا كان عائق تنفيذ الالتزام مؤقتاً ترتب على ذلك تعليق تنفيذ الالتزام ما لم يبرر التأخير الناتج عن ذلك إنهاء العقد، ونصها الآتي:-

"Si l'empêchement est temporaire, l'exécution de l'obligation est suspendue à moins que le retard qui en résulterait ne justifie la résolution du contrat.....", Article 1218, du Code Civile, Modifié par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 2, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

(١٧) د. كمال حمدي، السابق، ص ٤٨١.

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

### ٣- خطأ الشاحن: - *faute du chargeur*

الأصل أن الشاحن هو الشخص المضرور من تلف أو هلاك البضاعة أو تأخير تسليمها، وهو، أو المرسل إليه، إذا كان هو المضرور، من يطالب بالتعويض في مواجهة الناقل، لكن في هذه الحالة، وهي حالة خطأ الشاحن، لا مسئولية تجاه الناقل<sup>(١٨)</sup> لأن سبب الضرر هو فعل المضرور *La Faute de la victime* نفسه، أي لا مسئولية تقام ولا شخص يخاطب بها، وبذلك نكون قد خرجنا من نطاق المسئولية التقصيرية<sup>(١٩)</sup>.

### ٤- خطأ الغير: - *Faute de tiers*

لا يسأل الناقل عن سلامة البضاعة وميعاد وصولها إلا عن خطئه وخطأ تابعيه، فإن كان هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها، راجعاً إليه أو إلى أحد تابعيه، قامت مسئوليته أمام المطالب والتزم بالتعويض، أما إذا كان ذلك راجعاً إلى فعل الغير<sup>(٢٠)</sup> انتفت مسئوليته، على أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، أما إذا كان الخطأ مشتركاً بينه وبين الغير، سُئل كلٌّ منهم، أي: الناقل والغير كلٌّ بحسب خطئه، عما لحق البضائع من ضرر، إلا إذا استغرق أحد الخطأين منهما خطأ الآخر، اعتبر الخطأ المستغرق هو وحده المسئول عن الضرر<sup>(٢١)</sup>. فإذا استغرق خطأ الناقل خطأ الغير كانت مسئولية الناقل كاملة دون تقاسم بينهما، وإذا كان خطأ الغير استغرق خطأ الناقل كانت مسئولية الغير عن الضرر كاملة ويعفى الناقل.

(١٨) المادة ١٧/٣ ح من قواعد روتردام، والمادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠،

Article L5422-12, 6° du Code des transports; Article 27, g de la Loi n° 66-420 du 12 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, *cit.*, Cass., Com., Audience publique du mardi, 12 mars 2013, N° de pourvoi: 11-23141, Non publié au bulletin; Cass., Com., Audience publique du mardi, 21 février 1984, N° de pourvoi: 82-12371, Publié au bulletin; Cass., Com., Audience publique du mardi, 22 février 1983, N° de pourvoi: 78-15841 78-16141, Publié au bulletin, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

(١٩) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ص ٨٨١.

(٢٠) د. حسن علي الذنون، السابق، ص ١٧٦، وما بعدها.

(٢١) تفصيلاً في ذلك، انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ٨٩٧.

وإذا كان الناقل يعفى من المسؤولية لأن الضرر راجعٌ إلى خطأ الغير فيسأل الأخير عن خطئه، إلا أنه يجب الأخذ في الاعتبار، إذا كان ما قام به الغير من فعل لم يكن خطأ وإنما كان من قبيل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي فلا يسأل عن الضرر<sup>(٢٢)</sup>.

## المبحث الأول

### مدى استناد الناقل البحري إلى السبب الأجنبي في انتفاء المسؤولية

الأصل، وفقاً لعقد النقل البحري، أن الناقل<sup>(٢٣)</sup> يلتزم أمام الشاحن بنقل البضائع، محل الاتفاق، وتسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه دون تأخير، وبحالتها المسلمة إليه من قبل الشاحن<sup>(٢٤)</sup>. ولكن هل يعني ذلك أن الناقل البحري لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات

(٢٢) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ص ٨٩٦.

(٢٣) عرفت قواعد روتردام الناقل بأنه "الشخص الذي يرم عقد النقل مع الشاحن"، ويدل ذلك على أن روتردام لا يشترط لتطبيق أحكامها أن يكون عقد النقل بحرياً، مما يترتب عليه دخول النقل متعدد الوسائط واعتباره جزءاً من عملية النقل إن كان ضمن عملية النقل رحلة بحرية، فضلاً عن اتساع نطاق قواعد روتردام لتشمل مدة النقل من باب الشاحن إلى باب المرسل إليه طبقاً للمادة ١٢ منها، والتي نصت على أن "١- تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع....."، وذلك على خلاف الفقرة {هـ} من المادة ١ من معاهدة بروكسل حيث حددت مجال عقد النقل البحري بالمدة ما بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها، د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات، المجلد ١٩، العدد ١، ٢٠١١، ص ٩٥، وما بعدها. وقد عرف النظم السعودي في المادة ١٣/١، الناقل بأنه "الشخص الذي يقوم بالنقل بالاتفاق -بنفسه أو بوساطة من ينييه- مع الشاحن بموجب عقد النقل مقابل أجر سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها". وتفصيلاً في مفهوم الناقل، انظر د. عبد الرزاق أيوب، مفهوم الناقل البحري للبضائع في ضوء التشريعات والاجتهاد، مجلة المنبر القانوني، العدد ١٠، ٢٠١٦م.

(٢٤) وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية إن "عقد النقل البحري -وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة- لا ينتهي ولا تنتهي فيه مسؤولية (الناقل البحري) عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليماً فعلياً- ويظل الناقل مسؤولاً عنها وعن سلامتها قبله حتى تمام ذلك التسليم"، الطعن رقم ٣١٩٨ - لسنة ٦٤ ق - جلسة ٢٠٠٢/٤/٨، غير منشور، والطعن رقم ٥٩١ - لسنة ٥٦ ق - جلسة ١٩٩٣/٢/١، غير منشور، والطعن رقم ١٩١٣ - لسنة ٥٣ ق - جلسة ١٩٩٢/٣/٢ - س ٤٣ - ج ١ - ص ٤٠٦، محكمة النقض المصرية، <http://www.cc.gov.eg/>.

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

السبب الأجنبي؟ أم أن هناك طريقاً آخر يستطيع أن يسلكه ليتصل من تلك المسؤولية المحملة على عاتقه تجاه المطالب؟ وهل نصت قواعد روتردام على أحكام جديدة في هذا الشأن على خلاف التشريعات المقارنة وغيرها من الاتفاقيات في مجال النقل البحري؟

وبناء عليه، نتناول بالدراسة موقف قواعد روتردام من السبب الأجنبي في {المطلب الأول}، على أن نوضح دور السبب الأجنبي في التشريعات المقارنة في {المطلب الثاني}.

## المطلب الأول

### موقف قواعد روتردام من السبب الأجنبي

لا شك أن الأصل في التزام الناقل البحري وفقاً لعقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في نقل البضائع إلى المكان المتفق عليه، وفي الزمن المحدد وتسليمها إلى المرسل إليه، وقد نصت على ذلك صراحة قواعد روتردام في واجبات الناقل، حيث قضت المادة ١١ منها، بأن "يقوم الناقل، رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه"، فضلاً عن تحديدها لمدة مسؤولية الناقل على البضائع التي تبدأ من تسلم الناقل أو أي طرف منفذ بغرض نقل البضائع وتنتهي بتسليم البضائع إلى المرسل إليه<sup>(٢٥)</sup>.

وإلى جانب واجبات الناقل نصت أيضاً، قواعد روتردام في المادة ١٧/١ من الفصل الخامس، الذي يتحدث عن مسؤولية الناقل بخصوص الهلاك أو التلف أو التأخير، على أن الناقل يُسأل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، إذا أثبت المُطالب أن ما لحق بالبضائع من الهلاك أو التلف أو التأخير، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء المدة التي كانت فيها تحت مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الرابع.

وعلى الرغم من أن مضمون تلك النصوص يستفاد منه أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وأن عدم تحققها يقتضي من الناقل، لدفع المسؤولية عنه، أن يرجع الأمر إلى السبب

(٢٥) المادة ١٢/١ من قواعد روتردام.

[دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

الأجنبي، الذي لا يد له فيه أو لأحد تابعيه، إلا أن قواعد روتردام لم تضيق الخناق على الناقل البحري لدفع المسؤولية عنه بحصرها في إثبات السبب الأجنبي فقط، وإنما وضعت في نص المادة ١٧ بفقرتيها الثانية والثالثة، أمامه الكثير من الحلول من بينها حالات السبب الأجنبي وحالات أخرى لا تتوافر فيها شروط السبب الأجنبي<sup>(٢٦)</sup>، على أن يلجأ إليها إن لم يستطع إثبات السبب الأجنبي.

وبناء عليه، ضعف دور السبب الأجنبي في تأمين المطالب بالتعويض من تلاعب الناقل، لكونه لم يكن السبيل الوحيد للناقل في مواجهته.

ومما لا شك فيه، أن تكييف طبيعة مسؤولية الناقل البحري على أنها التزام بتحقيق نتيجة يكون في مصلحة الشاحن، فضلاً عن تكييفه على أنه التزام ببذل عناية، خاصة إن تم حصر ذلك الالتزام في نطاق ضيق لا يمكن دفع مسؤوليته عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي.

وفي ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بأنه يفترض في حال الالتزام بتحقيق نتيجة أن الناقل يكون مسؤولاً عن التأخير في التسليم وأي ضرر في البضائع المنقولة، ما لم يثبت أنه بسبب قوة قاهرة، أو خطأ من المرسل أو عيب ذاتي في البضائع<sup>(٢٧)</sup>. والمسئولية ليست على الناقل فقط وإنما عن كل من يحل محله<sup>(٢٨)</sup>.

(٢٦) وبخصوص هذه الحالات انظر ما سيلي، هامش رقم ٧٦.

(٢٧) ويعتبر عجز الطريق من العيب الذاتي في البضاعة، وفي ذلك قضت محكمة الاستئناف السعودية بأن السبب الأجنبي من بين حالته "العيب الذاتي للبضاعة والذي يتفرع منه عجز الطريق والذي هو نقص في الحجم أو الوزن يلحق البضاعة في أثناء النقل البحري وينشأ عن طبيعة البضاعة ويعد عيب الطريق من العيوب الذاتية للبضاعة والتي لا تقدر أي عناية من جانب الناقل على تفاديها وهو قاصر على الحجم والوزن...."، محكمة الاستئناف، القضية رقم ٥١٦١/٢/ق- لعام ١٤٢٦هـ- حكم ابتدائي رقم ١٦٥/د/تج/١١- لعام ١٤٢٩هـ- حكم استئناف رقم ٧/إس/٣- لعام ١٤٣١هـ- جلسة ١٤٣١/٣/١هـ.

(28) "AUX MOTIFS QUE tenus l'un et l'autre d'une obligation de résultat, le commissionnaire de transport et le transporteur sont présumés responsables des retards de livraison comme des pertes ou avaries constatées sur la marchandise transportée, à moins qu'ils ne prouvent qu'ils sont dus à un cas de force majeure, à une faute de l'expéditeur ou à vice propre de la chose ; que le commissionnaire de transport est par ailleurs par principe responsable non seulement de

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

ولا يكون على المطالب بالتعويض، إذا كان التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، إلا إثبات أن ما لحق البضائع من هلاك أو تلف أو تأخير، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم في ذلك، قد وقع أثناء المدة التي كانت فيها البضائع تحت مسؤولية الناقل. وهو ما نصت عليه قواعد روتردام<sup>(٢٩)</sup>. ويكفي لذلك أن يثبت المطالب أن الناقل لم ينفذ التزامه بنقل البضائع إلى المرسل إليه خالية من أي عيوب وفي الوقت المتفق عليه دون تأخير، فإن استطاع فعل ذلك يكون قد أثبت خطأ الناقل العقدي. وبناء عليه، لا يكون المطالب بالتعويض مسؤولاً عن إثبات خطأ الناقل، وأن ذلك الخطأ هو سبب الضرر الذي لحق بالبضاعة أو سبب التأخير<sup>(٣٠)</sup>.

وإضافة إلى ما سبق، لم تكتفِ قواعد روتردام بدور السبب الأجنبي إلى هذا الحد، وإنما أوردت من بين نصوص الإعفاء، في المادة ١٧ بفقرتها الخامسة {ب}، نصاً يقضي بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية متى أثبت أنه بذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤ من حيث جعل السفينة صالحة للإبحار<sup>(٣١)</sup> والإبقاء عليها كذلك، وتطعيمها وتزويدها بالمعدات

son propre fait mais également de la faute des transporteurs qu'il s'est substitué .....", Cass., Com., Audience publique du mercredi 13 février 2019, N° de pourvoi: 17-28550, Non publié au bulletin, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

(٢٩) المادتان ١٧/١، ١٢/١ من قواعد روتردام.

(٣٠) د. كمال حمدي، السابق، ص ٤٦٥، ولا يسأل الناقل إلا على أساس عقدي لأن خطئه في تنفيذ التزامه بنقل البضائع هو خطأ ناشئ عن الإخلال بالتزام تعاقدى نابع من عقد النقل. وبذلك لا تجوز مساءلته على أساس المسؤولية التقصيرية إلا بعد انقضاء العقد، لأنها تقوم على الإخلال بالتزام فرضه القانون، الطعن رقم ٦٠ - لسنة ٣٠ ق - جلسة ١٩٦٥/٢/٢٥ - س ١٦ - ع ١ - ص ٢٢٠ - ق ٣٥، وفي حكم آخر قضت محكمة النقض المصرية بمسؤولية الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية لما أصاب البضاعة من تلف نتيجة اندفاع المياه من مواسير الباخرة إلى الرصيف الذي كانت عليه البضاعة بعد انتهاء الرحلة البحرية وتسليم البضاعة، الطعن رقم ٤٢٣ - لسنة ٣٩ ق - جلسة ١٩٧٤/١١/١١، س ٢٥، ص ١٢١٠.

(٣١) تفصيلاً في مسؤولية الناقل البحري عن صلاحية السفينة، انظر، أمينة بور طال، مسؤولية الناقل من المرحلة التمهيدية لتنفيذ عقد نقل الحاويات بحر، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، مركز جيل البحث العلمي، الجزائر، العدد {٧}، ٢٠١٦م، ص ١٠٠، وما بعدها.

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

والإمدادات على النحو الملائم، وإبقائها مزودة بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم طوال الرحلة، فضلاً عن جعلها وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وكذلك ما يوفره الناقل من حاويات لنقل البضائع فيها أو بها، مهياً وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والابقاء عليها كذلك<sup>(٣٢)</sup>.

وبذلك يكون للسبب الأجنبي في قواعد روتردام دور ثانوي لا يلجأ إليه الناقل إلا إذا عجز عن إثبات أنه بذل العناية الواجبة لتحقيق ما يقع على عاتقه من التزامات وفقاً للمادة ١٤<sup>(٣٣)</sup>، أو عجز عن إثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو من يسأل عن أفعالهم وفقاً للمادة ١٨ من الاتفاقية<sup>(٣٤)</sup>. وهذا انحياز واضح لمصلحة الناقل، حيث يبحث في أكثر من وسيلة لكي يعفى من المسؤولية الملقاة على عاتقه، على حساب المطالب بالتعويض الذي يقف مكتوف الأيدي نظراً لموقفه وقلة حيلته تجاه الناقل.

ونعتقد أن موقف قواعد روتردام من مسؤولية الناقل هي محل نظر، لكونه فتح الباب على مصراعيه أمام الناقل ليتنصل من مسؤوليته بعدة طرق، فإن لم يستطع إثبات السبب الأجنبي، اتجه إلى إثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي من الأشخاص المسئول عن تصرفاتهم، دون تحديد ما إذا كان خطأ متوقعاً أو غير متوقع، فإن لم يستطع اتجه إلى إثبات أنه بذل العناية الواجبة، التي تضمن اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع التلف أو الهلاك أو التأخير، مما يترتب عليه نقل عبء الإثبات إلى المطالب بالتعويض. ولا شك أنه يصعب عليه إثبات الخطأ في مواجهة الناقل.

وبناء عليه، يعد تحيز قواعد روتردام لمصلحة الناقل على حساب مصلحة الشاحن، محل نقد، خاصة فيما يتعلق بموقفها من دور السبب الأجنبي الذي جعلت منه دوراً ثانوياً يستطيع أن يلجأ إليه الناقل إن سهل عليه إثباته، أو أن يلجأ إلى الطرق الأخرى التي يسهل إثباتها في

(٣٢) المادة ١٤ من قواعد روتردام.

(٣٣) وذلك وفقاً للمادة ١٧/٥ ب من قواعد روتردام.

(٣٤) المادة ١٧/٢ من قواعد روتردام.



كثير من الأحوال.

وكننا نود أن تقتصر قواعد روتردام على أن يكون التزام الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة حماية لمصلحة الشاحن، وفي ذات الوقت إيجاد الثقة بين الشاحن والناقل في إتمام عملية النقل على أكمل وجه، وذلك دون التحايل على القانون من قبل الناقل في التذرع ببذل العناية الواجبة، ولا يكون أمام الناقل للتنصل من المسؤولية إلا إرجاع الأمر إلى السبب الأجنبي.

## المطلب الثاني

### دور السبب الأجنبي في التشريعات المقارنة

إذا أراد المشرع حماية الشاحن والعمل على مصلحته جعل التزام الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة. وبذلك يتعاضد دور السبب الأجنبي لمصلحة الشاحن حيث لا يكون أمام الناقل لدفع مسؤوليته عن التلف أو الهلاك أو التأخير إلا إثبات السبب الأجنبي.

أولاً: نظرة القانون الفرنسي للسبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري:

يثور التساؤل حول موقف القانون الفرنسي من الناقل البحري في مسؤوليته عما سُلم إليه من بضائع، فهل يرى فيه الطرف الأقوى في العلاقة التعاقدية ليلقي عليه بكامل المسؤولية في الحفاظ على البضائع ووصولها سليمة خالية من أي عيوب وفي الميعاد المتفق عليه، وبالتالي تقام مسؤوليته على أساس الالتزام بتحقيق نتيجة؟ أم أن مصلحة الناقل مفضلة لديه على مصلحة الشاحن فتوضع أمامه الكثير من الحلول للتنصل من المسؤولية، وبالتالي تكون مسؤوليته قائمة على الالتزام ببذل العناية الواجبة دون الحاجة إلى إثبات انتفاء الخطأ في حقه؟ أو إثبات أن ما حدث للبضائع من ضرر أو تأخير في التسليم لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه كما هو منصوص عليه في قواعد روتردام، ويكتفي بإثبات أنه بذل العناية الواجبة للحفاظ على البضائع وتسليمها في الميعاد المتفق عليه.

جعل المشرع الفرنسي في قانون ١٨ يونيو ١٩٦٦ الناقل مسؤولاً بأن يسلم البضاعة المسلمة

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

إليه بحالتها إلى المرسل إليه<sup>(35)</sup>، ويسأل عن أي ضرر يصيب البضاعة من تسلمه لها إلى تسليمها كاملة وفي الميعاد المتفق عليه دون تأخير<sup>(36)</sup>. ومن المفترض أن الناقل لا يستطيع التنصل من مسؤوليته بإثبات أنه بذل العناية الواجبة في تنفيذ التزامه هو ومن يتبعه في ذلك، ولكن بإثبات السبب الأجنبي<sup>(37)</sup>، إلا أن المادة ٢٧ من القانون سالف الذكر ذكرت العديد من الحالات التي يستطيع الناقل الاستناد إليها للتخلص من المسؤولية، ومن هذه الحالات إثبات أن الضرر يرجع إلى: عدم صلاحية السفينة للملاحة على الرغم من بذله المهمة الواجبة لذلك، أو الأخطاء الملاحية للربان أو المرشد أو مستخدميه الآخرين، أو إلى الحريق، أو وقائع تشكل حدثاً لا يرجع إلى الناقل، أو الإضراب عن العمل، أو الإغلاق أو الإيقاف أو أي عائق متعلق بالعمل لأي سبب كان سواء كان ذلك جزئياً أو كلياً، أو العيب الذاتي في البضاعة، أو خطأ الشاحن، أو عيوب خفية في السفينة يصعب كشفها والانتباه إليها أثناء الفحص، أو إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو بسبب تغيير في الوجهة لتحقيق الغرض<sup>(38)</sup>.

(35) Article 15, de la Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7, Cass., Com., Audience publique du mercredi 17 mai 2017, N° de pourvoi: 5-27727, Non publié au bulletin, <http://www.legifrance.gouv.fr>,

(36) - "Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.....", Article 27, de la Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7; Cass. Com., Audience publique du mercredi 7 février 2018, N° de pourvoi: 16-18140 16-19368, Non publié au bulletin; Cass. Com., Audience publique du mardi 12 mars 2013, N° de pourvoi: 11-23141, Non publié au bulletin; Cass. Com., Audience publique du mardi 19 juin 2012, N° de pourvoi: 11-18490, Publié au bulletin, <http://www.legifrance.gouv.fr>.

(37) - Cass., Com., Audience publique du mercredi 13 février 2019, N° de pourvoi: 17-28550, cit.

(38) حيث جاء نص المادة ٢٧ الآتي:-

"... a) De l'innavigabilité du navire sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ci-dessus ; b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ; c) D'un incendie ; d) Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ; e) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ; f) Du vice propre de

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

وفي قانون النقل الفرنسي الجديد تبني المشرع ما كان عليه قانون ١٨ يونيو لسنة ١٩٦٦م وهو أن الناقل يتعهد بموجب عقد النقل البحري باستلام البضاعة من الشاحن ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد والمكان المتفق عليه في عقد النقل بحالتها دون تلف أو هلاك أو تأخير ويسأل عنها في التسليم<sup>(٣٩)</sup>، إلى جانب تعداد الحالات التي يستطيع الناقل الاستناد إليها لتبرئة ذمته تجاه المطالب<sup>(٤٠)</sup>.

ويستفاد من النصوص السابقة أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الالتزام بتحقيق نتيجة عدا الحالة المتعلقة بصلاحيات السفينة للملاحة حيث يكتفي بإثبات بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند بدء الرحلة، بينما في الحالات الأخرى لا بد أن يثبت رجوع الضرر إليها، ولا يكفي بمجرد إثبات بذل العناية أو المهمة الواجبة، وهو نفس موقف قواعد روتردام من السبب الأجنبي.

### ثانياً: تعاظم دور السبب الأجنبي في القانون المصري:

على الرغم من أن مشروع قانون التجارة البحرية المصري جاء متأثراً بقواعد هامبورج فيما

la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ; g) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ; h) De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ; i) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin....", Article 27, de la Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, cit.,

(39)-"Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison", Article L5422-1, du Code des transports; Cass. Com., Audience publique, du mercredi 17 mai 2017, N° de pourvoi: 15-27727, Non publié au bulletin.; Cass. Com. <http://www.legifrance.gouv.fr>; Jean-Pierre Beurier / Robert Rezenhel / Patrick Chaumette / Philippe Hesse / Marc Joyau / François Mandin / Arnaud Montas / Martin Ndende / Gwenaëlle Proutiere-Maulion, Droits maritimes 2015/2016, N° d'édition, 3, Dalloz, Octobre 2014, p. 498, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.

(40) - Article L5422-12, du Code des transports, cit.; Cass. Com., Audience publique du mercredi 20 septembre 2017, N° de pourvoi: 16-15737 16-25213, Non publié au bulletin, Cass. Com., Audience publique du mardi 13 décembre 2016, N° de pourvoi: 14-20804, Non publié au bulletin, <http://www.legifrance.gouv.fr>.

[دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

يتعلق بأساس مسؤولية الناقل البحري La responsabilité du transporteur maritime ، والتي تقيّمها على أساس الخطأ المفترض، الذي يستطيع الناقل بناء عليه دفعها بإثبات أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر<sup>(٤١)</sup>، حيث نص مشروع القانون في الفقرة الأولى من المادة ٢٢٩ منه على أن "يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة ١) من المادة ٢٢٧ إذا أثبت أنه قام هو ومن ينوب عنه وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ تلك التدابير".

وبناء عليه، يكون التزام الناقل هو التزام ببذل عناية أو وسيلة، يستطيع الناقل بناء عليها أن يدفع مسؤوليته بأنه بذل هو وتابعوه كل الاحتياطات والتدابير اللازمة لمنع الهلاك أو التلف أو التأخير في الميعاد المتفق عليه<sup>(٤٢)</sup>، إلا أن التقنين البحري جاء مغايراً للصياغة المشروع سالف الذكر، ونص على أن الناقل يضمن هلاك البضائع وتلفها في المدة بين تسلمه لها في ميناء الشحن، وبين قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً لنص المادة ٢٢٦<sup>(٤٣)</sup>.

وفي نصوص الإعفاء من المسؤولية قضى القانون البحري المصري بأن الناقل لا يعفى من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إلا إذا أثبت أن عدم تحقق النتيجة يرجع إلى سبب أجنبي لا يدل له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه<sup>(٤٤)</sup>.

وبذلك يكون التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة مفادها تسليم البضاعة في ميناء التفريغ بحالتها التي سلمت إليه في ميناء الشحن. ولا يتحمل الناقل من مسؤوليته إلا بتحقيق النتيجة أو إثبات السبب الأجنبي<sup>(٤٥)</sup>.

(٤١) المادة ١/٥ من اتفاقية هامبورج.

(٤٢) د. كمال حمدي، السابق، ص ٢٥٩.

(٤٣) المادة ٢٢٧/١ من قانون التجارة البحرية المصري.

(٤٤) المادتان ٢٢٩، ٢٤٠/١ من قانون التجارة البحرية المصري.

(45) Cass. Com., Audience publique du mercredi 13 février 2019, N° de pourvoi: 17-28550, cit.

وفي ذلك قضت محكمة النقض بأن "التزام الناقل البحري هو -وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة- التزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم، وكان عدم تنفيذ المدين لالتزامه التعاقدي يعتبر خطأ يرتب مسؤوليته التي لا يدرؤها عنه إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي تنتفي به علاقة السببية وهو الذي قد يكون حادثاً فجائياً أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو من الغير" (٤٦).

### ثالثاً: موقف المنظم السعودي من السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري:-

تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع وتعد في عهده طبقاً للنظام البحري التجاري السعودي (٤٧) من الوقت الذي يتلقى فيه هذه البضائع من الشاحن أو الشخص الذي ينوب عنه أو من سلطة أو طرف ثالث آخر توجب اللوائح السارية في ميناء الشحن إمكانية تسليم البضائع له لغرض الشحن وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه (٤٨)، أو وضع البضائع تحت تصرفه وفقاً للعقد أو النظام أو العرف المتبع في ميناء التفريغ، أو أن تسلم إلى سلطة أو طرف ثالث توجب اللوائح المعمول بها تسليمها إليه في ميناء التفريغ (٤٩)، كما نص على مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، أو التأخير في تسليمها إذا وقع الحادث

(٤٦) الطعن رقم ٣٣١- لسنة ٧٢ق- جلسة ٢٨/ ١٠/ ٢٠٠٣- س ٥٤- ع ٢- ص ١٢٣٣- ق ٢١٧، وفي حكم آخر قضت بأن "المقرر- في قضاء هذه المحكمة- أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم ومن ثم لا يتقضي عقد النقل وتنتهي معه مسؤولية الناقل إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليماً فعلياً بالقدر والحال التي وصفت بها في سند الشحن أو إذا أثبت أن العجز أو التلف يرجع إلى قوة قاهرة أو سبب أجنبي لا يد له فيه"، الطعن رقم ٢٠٤٣- لسنة ٥٩ق- جلسة ١/ ٢/ ١٩٩٦- س ٤٧- ج ١- ص ٢٧٨.

(٤٧) صدر النظام البحري التجاري السعودي بالمرسوم الملكي رقم {م/٣٣}، بتاريخ ٥/ ٤/ ١٤٤٠هـ، وقرار مجلس الوزراء رقم {١٩٧}، بتاريخ ٤/ ٤/ ١٤٤٠هـ.

(٤٨) محكمة الاستئناف السعودي، القضية رقم ٥١٦١/ ٢/ ق- لعام ١٤٢٦هـ- حكم ابتدائي رقم ١٦٥/ د/ تج/ ١١- لعام ١٤٢٩هـ- حكم استئناف رقم ٧/ إس/ ٣- لعام ١٤٣١هـ- السابق.

(٤٩) المادة ٢٠٩ من النظام البحري التجاري السعودي.

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

الذي تسبب في ذلك أثناء وجود البضائع في عهده، إلا إذا أثبت أنه اتخذ هو أو تابعوه أو وكلاؤه التدابير اللازمة لتجنب الحادث وتبعاته<sup>(٥٠)</sup>.

وبناء على تلك النصوص، يتضح لنا أن المنظم السعودي يقيم مسؤولية الناقل البحري على أساس الالتزام ببذل عناية، وليس الالتزام بتحقيق نتيجة، أي أن الناقل يستطيع دفع مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا أثبت أنه قد اتخذ التدابير اللازمة لتجنب وقوع الحادث وتبعاته هو وتابعوه ووكلاؤه، دون أن يكون في حاجة إلى وجود السبب الأجنبي كي يستند إليه لدفع مسؤوليته.

وبناء عليه، قد انحاز المنظم السعودي في المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو حتى التأخير في تسليم البضائع إلى مصلحة الناقل على حساب مصلحة الشاحن، لأنه جعل الاستناد إلى السبب الأجنبي لدفع مسؤولية الناقل هو طريق استثنائي إن استطاع إثباته لجأ إليه لقطع

(٥٠) المادة ١/٢١٠ من النظام البحري التجاري السعودي، وهذا على خلاف ما تقضي به المادة ٢٤ من النظام التجاري السعودي، الصادر بالمرسوم الملكي رقم {٢/م} وتاريخ ١٥/١/١٣٩٠هـ حيث نصت على أن "تلتزم الوكيل والأمين والمكاريضانة إيصال البضائع المسلمة إليه في داخل المهلة المعينة في قائمة الإرسالية فكل ضرر ينشأ من تأخيره يضمنه ما لم يكن المانع قاهراً يعجز عن دفعه"، ويدل هذا النص على أن موقف المنظم السعودي اتجاه الناقل يتمحور في أن التزامه في تنفيذ عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية كما نصت المادة ١/٢١٠ سالف الذكر، ولا يستطيع دفع المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه. وأكد على ذلك القضاء السعودي في الحكم الصادر من ديوان المظالم رقم ٣٤/٤/ق لعام ١٤١٣هـ، والمؤيد بحكم هيئة تدقيق القضايا رقم ١٣٨/ت/ع، لعام ١٤١٦هـ، والذي قضى بأن "..... ومن حيث الثابت من خلال المستندات المرفقة بأوراق القضية أن البضاعة موضوع القضية حملت على ظهر الباخرة وكانت بحالة سليمة، وعند وصولها إلى ميناء جدة.... وجدت متضررة بالصدأ وبعضها بالالتواء..... وأضافت الدائرة أن هذا الضرر الفعلي الذي ترى أنه دفع المدعية ويتعين جبره مما تخلص معه الدائرة إلى إلزام المدعى عليه بدفعها"، مشار إليه بمؤلف الدكتور أحمد محمود المساعدة، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد ٢٢، العدد ٣٨، ٢٠١٣م، ص ١٩١. وفي حكم آخر قضت المحكمة بأن "مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية أساسها الالتزام التعاقدي وهو نقل البضاعة سليمة من دون نقص ولكن للناقل أن ينفي المسؤولية عن نفسه ويكون ذلك بإثبات السبب الأجنبي....."، محكمة الاستئناف، القضية رقم ١٦١/٥١٦١-ق- لعام ١٤٢٦هـ- حكم ابتدائي رقم ١٦٥/د/تج/١١- لعام ١٤٢٩هـ- حكم استئناف رقم ٧/٣- لعام ١٤٣١هـ- السابق.

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

علاقة السببية بين الخطأ والضرر<sup>(٥١)</sup>، وإن لم يتوافر أو لم يستطع إثباته اكتفى بأن يثبت أنه بذل هو أو وكلاؤه أو تابعوه التدابير اللازمة لتجنب وقوع الحادث وتباعته.

وكنا نود من المنظم السعودي أن يستند إلى السبب الأجنبي فقط في دفع مسئولية الناقل حماية لمصلحة الشاحن لكونه الطرف الضعيف كما ذكرنا سابقاً، لصعوبة إثبات الخطأ في مواجهة الناقل كي يستطيع الحصول على حقه في التعويض، أو على الأقل لحث الناقل على تنفيذ عقد النقل على الوجهة الأكمل لعلمه بأن إثباته اتخاذ التدابير اللازمة من قبله لا يعفيه من المسئولية.

ولم يكن موقف المنظم السعودي هو الأول من نوعه في جعل التزام الناقل البحري التزاماً ببذل عناية، وإنما سبقه في ذلك اتفاقية هامبورج<sup>(٥٢)</sup>.

ونعتقد أن قانون التجارة البحرية المصري أكثر حماية للشاحن<sup>(٥٣)</sup> من قواعد روتردام واتفاقية هامبورج، وكذلك النظام السعودي ونظيره الفرنسي. لذلك نؤيد موقف المشرع المصري، لأن الناقل لا يكون أمامه إلا إثبات أن الضرر كان راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له ولا لأحد من تابعيه أو نائبه في حدوثه، ولا يقع على الشاحن إلا إثبات التلف أو الهلاك أو التأخير في التسليم دون أن يثبت الأسباب التي أدت إلى ذلك.

(٥١) وفي ذلك قضت محكمة الاستئناف السعودية بأن "...السبب الأجنبي الذي لا يد للناقل فيه يقطع رابطة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل للبضاعة"، محكمة الاستئناف، القضية رقم ٥١٦١/٢/ق - لعام ١٤٢٦هـ - حكم ابتدائي رقم ١٦٥/د/تج/١١ - لعام ١٤٢٩هـ - حكم استئناف رقم ٧/إس/٣ - لعام ١٤٣١هـ - السابق.

(٥٢) - حيث نصت المادة ١/٥ منها على أن "١- يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته"، وتفصيلاً في ذلك انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، السابق، ص ٢٦١، وما بعدها، وقد اقتبست المادة ١/٥ من اتفاقية هامبورج من المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩، المرجع السابق، الصفحة نفسها هامش رقم ٣.

(٥٣) نفس الرأي د. مصطفى كمال طه، السابق، ص ٣٢٧، د. محمد عبد الفتاح ترك، السابق، ص ٢٦١.

## المبحث الثاني

### أثر توافر السبب الأجنبي على مسؤولية الناقل البحري

الأصل أن توافر السبب الأجنبي يترتب عليه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية<sup>(٥٤)</sup>، ولكن هل إثباته يعني انتفاء المسؤولية كلياً في جميع الحالات؟ أم أنه من الممكن أن يسهم فقط في التخفيف منها؟ أي يعفى الناقل في بعض الحالات بناء عليه، جزئياً من المسؤولية على أساس أن الخطأ مشترك بين فعل الناقل وما أحدثه السبب الأجنبي من ضرر في البضائع، وهل يغير من الأمر في شيء إذا كان أحدهم متوقفاً على الآخر؟ أي أن خطأ الناقل كان سبباً لإلحاق السبب الأجنبي الضرر بالبضائع، أو أن السبب الأجنبي كان نتيجة لخطأ الناقل في حدوث الضرر؟ أو بمعنى آخر، لو لم يحدث السبب الأجنبي لما نُسب إلى الناقل خطأ ولا لحق بالبضائع ضرر.

ولتوضيح الإجابة على تلك التساؤلات نقسم الدراسة في هذا المبحث الذي نحن بصددته إلى مطلبين، نتناول في {المطلب الأول} الإعفاء الكلي من المسؤولية؟ على أن نخصص {المطلب الثاني} لدراسة حالات الإعفاء الجزئي من المسؤولية.

(٥٤) وفي هذا المضمون قضت محكمة النقض المصرية بأن "عدم تنفيذ المدين لالتزامه التعاقدي خطأ تقوم به مسؤوليته التي لا يدرؤها إلا إثباته قيام السبب الأجنبي"، الطعن رقم ٦٩٨ - لسنة ٤٧ ق - جلسة ٢٦ / ٣ / ١٩٨١ - س ٣٢ - ع ١ - ص ٩٥٣ - ق ١٧٦، وفي حكم آخر قضت بأن "...ذلك أن المقرر - في قضاء هذه المحكمة - أن عدم تنفيذ المدين لالتزامه التعاقدي يعتبر في ذاته خطأ يترتب مسؤوليته التي لا يدرؤها عنه إلا إذا أثبت هو قيام السبب الأجنبي الذي تنتفي به علاقة السببية...."، الطعن رقم ٥٩٥٣ - لسنة ٧٩ ق - جلسة ٢١ / ٢ / ٢٠١٧، غير منشور، والطعن رقم ١٥٥٢٠ - لسنة ٧٨ ق - جلسة ٢٤ / ٣ / ٢٠١٦، غير منشور، والطعن رقم ٥٠٦٧ - لسنة ٦٥ ق - جلسة ١٠ / ٦ / ٢٠٠٢، غير منشور، وفي القضاء السعودي، محكمة الاستئناف، القضية رقم ٥١٦١ / ٢ ق - لعام ١٤٢٦ هـ - حكم ابتدائي رقم ١٦٥ / د / تج / ١١ - لعام ١٤٢٩ هـ - حكم استئناف رقم ٧ / إس / ٣ - لعام ١٤٣١ هـ، السابق.



## المطلب الأول

### الإعفاء الكلي من المسؤولية لتوافر السبب الأجنبي

لا شك أن السبب الأجنبي هو الأصل العام للإعفاء من المسؤولية<sup>(٥٥)</sup>، ويترتب عليه من حيث الأصل، الإعفاء الكلي من المسؤولية، فإن استطاع الناقل أن يثبت أن ما لحق البضائع من تلف أو هلاك، أو أن سبب التأخير، يرجع كلياً إلى سبب الأجنبي، ترتب على ذلك إعفاؤه كلياً من المسؤولية تجاه المطالب بالتعويض.

أولاً: الإعفاء الكلي في قواعد روتردام استناداً إلى السبب الأجنبي:

بداية، يجب أن ننوه إلى أن قواعد روتردام لم تذكر السبب الأجنبي بشكل صريح وإنما عدت الصور التي يمكن أن تندرج تحت السبب الأجنبي، حيث نصت على أن الناقل يعفى من كامل مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو حتى التأخير في التسليم إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير أو أحد أسبابه لا يعزي إلى خطأ ارتكب من قبله أو من قبل أي شخص من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٨ من الاتفاقية<sup>(٥٦)</sup>.

وعلى الرغم من أن النص السابق يقضي بالإعفاء الكامل من المسؤولية إذا كان السبب يرجع كلياً إلى خطأ لا ينسب إلى الناقل أو الأشخاص المسؤول عن تصرفاتهم، إلا أنه لم يشر

(٥٥) وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية بأن "السبب الأجنبي سبب قانوني عام للإعفاء من المسؤولية"، الطعن رقم ١١٥٥٤ - لسنة ٧٩ - جلسة ٢٠١٨/٤/٢، غير منشور، والطعن رقم ٤٧٢٤ - لسنة ٧٤ - جلسة ٢٠١٤/٥/٣١، غير منشور، والطعن رقم ٢٤٣٤ - لسنة ٧٢ - جلسة ٢٠١٣/٤/٢٠، غير منشور.

(٥٦) المادة ١٧/٢ من قواعد روتردام، ونفس المضمون، انظر أيضاً قرب المادة ١٢/٥٤٢٢ في فقرتها الثالثة، ونصها الآتي:

"Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent:.....3° Des faits constituant un événement non imputable au transporteur.....", Article L5422-12, du Code des transports; Cass. Com., Audience publique du mardi 19 juin 2012, N° de pourvoi: 11-18490, Publié au bulletin, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

صراحة إلى السبب الأجنبي أو بمعنى آخر لم يجعل الإعفاء مقتصرًا على السبب الأجنبي فقط، حيث إن نص المادة سالفه الذكر يحتمل أمرين:-

### الأمر الأول: الخطأ غير المتوقع:

إذا كان الخطأ الذي يستند إليه الناقل هو خطأ غير متوقع ولا يمكن دفعه، كأن يكون خطأ صدر من الغير<sup>(٥٧)</sup> أو من الشاحن<sup>(٥٨)</sup>، كتعمده ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة<sup>(٥٩)</sup>، وعن طبيعتها خاصة<sup>(٦٠)</sup>، كبضاعة ذات طبيعة خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار<sup>(٦١)</sup>، وكذلك خطأه في تغليفها أو تعبئتها<sup>(٦٢)</sup>، ففي هذه الحالة نكون أمام سبب أجنبي لا يد للناقل أو من يسأل عن أفعالهم في حدوثه، ويعفى من المسؤولية دون أن يكون في حاجة إلى إثبات أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة للحفاظ على البضائع من أجل تنفيذ التزامه بتسليمها وفقاً لما اتفق عليه من حيث سلامتها ووقت وصولها، وفي هذه الحالة يلتزم الشاحن بالتعويض عن كل ما لحق السفينة أو البضائع المشحونة فيها، من ضرر<sup>(٦٣)</sup>، نتيجة خطئه<sup>(٦٤)</sup>.

(٥٧) ويقصد بالغير هنا كل شخص ليس طرفاً في عقد النقل ولا يكون من بين الأشخاص الخاضعين لإشراف الناقل في تنفيذ تعليماته ولا من ضمن من يسأل عن أفعالهم، وهم المنصوص عليهم في المادة ١٨ من الاتفاقية.

(٥٨) انظر المادة ١٧/٣ ح من قواعد روتردام.

(٥٩) تفصيلاً في مسؤولية الشاحن عن ذكر بيانات غير صحيحة، د. شريف محمد غانم، السابق، ص ١٥٤، ١٦٩.

(٦٠) المادة ٢٣٠ قانون التجارة البحرية المصري.

(٦١) المادة ٢/٢٠٥ قانون التجارة البحرية المصري.

(62) - ".....6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises.....", Article L5422-12 du Code des transports; Article 27, de la Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, cit.; Cass. Com., Audience publique du mardi 12 mars 2013, N° de pourvoi: 11-23141, Non publié au bulletin; Cour d'appel de Versailles, Audience publique du jeudi 2 avril 1998, N° de RG: 1996-5016, <https://www.legifrance.gouv.fr>

(٦٣) تفصيلاً في مسؤولية الشاحن، انظر، د. شريف محمد غانم، السابق، ص ١٤٩، وما بعدها.

(٦٤) المادة ٣٠/١ من قواعد روتردام، ونصت على أن "يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية"، ونصت المادة ٢٠٦ من قانون التجارة البحرية المصري على أن "ويكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير"، ونصت المادة ٢٢٢ من قانون

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

أما إذا كان الخطأ غير متوقع ولكن يمكن دفعه كنشوب حريق L'incendie، أضحى من المفترض أن يسأل الناقل عن إخلاله في اتخاذ التدابير اللازمة لدفعه، إلا أن لقواعد روتردام رأياً آخر، وهو أن الناقل في هذه الحالة، ليس مطالبا بإثبات عدم توقعها أو حتى بإثبات أن سبب ذلك الحريق لا يرجع إلى خطأ ارتكبه<sup>(٦٥)</sup> هو أو أي شخص يسأل عنه، أو أنه اتخذ التدابير اللازمة لتجنب ضرره للبضائع أو التأخير في تسليمها، بل فقط يقع على عاتقه إثبات أن سبب الضرر هو نشوب حريق على السفينة<sup>(٦٦)</sup>.

وإذا ثبت نشوب حريق نُقل عبء إثبات خطأ الناقل على كاهل المطالب، فهو من يلتزم إن شاء، بإثبات أن سبب الحريق يرجع إلى خطأ الناقل، ليقوم بمسؤوليته. وقد نصت على ذلك الفقرة الرابعة<sup>(٦٧)</sup> من المادة ١٧. وعلى ذات النهج نقل المشرع الفرنسي عبء الإثبات على

التجارة البحرية المصري على أن "يضمن الشاحن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه"، ونصت المادة ٢٠٤ من النظام التجاري السعودي، على أن "يضمن الشاحن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله، أو فعل تابعيه، أو عن عيب في بضائعه"، ونصت المادة ٥٤٢٢/١٧ من قانون النقل الفرنسي على أن:

"Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises", Article L5422-17, du Code des transports, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

(٦٥) أ. نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة بومرداس، ٢٠١٣، ص ٩١.

(٦٦) وهو نفس موقف المشرع الفرنسي في قانون ١٨ يونيو ١٩٦٦ م، حيث اعتبر الحريق حالة إعفاء قانونية للناقل ولم ينص على مسؤوليته عن الحريق إذا كان ناتجاً عن خطئه أو خطأ مستخدميه،

"Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :.....c) D'un incendie;.....", Article 27, Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

ونقل ذات النص إلى قانون النقل الجديد في المادة ٥٤٢٢/١٢، وفي القضاء الفرنسي، انظر،

Cour d'appel de Versailles, Audience publique du jeudi 2 avril 1998, N° de RG: 1996-5016, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

(٦٧) حيث قضت بأن "٤- بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه: (أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة 18

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

الشاحن<sup>(٦٨)</sup>، وكذلك المنظم السعودي<sup>(٦٩)</sup>، واتفاقية هامبورج<sup>(٧٠)</sup>، على الرغم من أن الأصل، لإعفاء الناقل من المسؤولية، هو إثبات أن الحريق يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن دفعه<sup>(٧١)</sup>، وهو ما ذهب إليه المشرع المصري<sup>(٧٢)</sup>، لأن كل حريق مجهول السبب يشغل مسؤولية

هو الذي تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل؛...."، وفي نفس المضمون قضت الفقرة الخامسة من ذات المادة بأن "يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا: (أ) أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه ١- عدم صلاحية السفينة للإبحار؛ أو ٢- عدم تطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو ٣- أن عناصر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها وحفاظ عليها....".

"Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés....", Article L5422-12, Code des transports, <https://www.legifrance.gouv.fr>; Philippe Delebecque / Isabelle Bon-Garcin / Xavier Delpech / Jean-Arié Lévy / Nathalie Maximin / Marie-Odile Nicoud, Code des transports 2017, annoté et commenté, N° d'édition, 3, Dalloz, Juin 2017. p. 216, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.

وكان قانون ١٨ يونيو ١٩٦٦ م ينص على ذات المضمون في:

Article 27, Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7, <https://www.legifrance.gouv.fr>; Cour d'appel de Versailles, Audience publique du jeudi 2 avril 1998, N° de RG: 1996-5016, cit.

(٦٩) حيث نصت المادة ٢١٠/٤ من النظام البحري التجاري السعودي على أن "يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بسبب الحريق، إذا أثبت صاحب الادعاء أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، أو من عدم اتخاذهم التدابير التي كان ينبغي اتخاذها، لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها" (٧٠) المادة ٤/٥/١ من اتفاقية هامبورج، وجاء نصها الآتي: "يسأل الناقل: ١- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه". ولكن كان لاتفاقية هامبورج رأي آخر ساعدت من خلاله الشاحن في إمكانية إثبات خطأ الناقل حيث نصت في الفقرة {ب} من المادة ٤/٥ على أن "في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع، يجب أن تجري، إن شاء المطالب أو الناقل، معايينة وفقاً للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاينة تحت تصرف الناقل أو المطالب". ونود أن تضاف هذا الفقرة إلى قواعد روتردام كحد أدنى من مساعدة الشاحن في حماية نفسه من تعنت الناقل وإهماله في حالة نشوب حريق.

(٧١) نقض فرنسي في ٢٦/٦/١٩٥٧، مشار إليه بمؤلف الدكتور كمال حمدي، السابق، ص ٤٧٩.

(٧٢) حيث اكتفى بالنص العام في المادتين ٢٢٩، ٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري، على أن يكون الضرر راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد للناقل أو لأحد تابعيه فيه، وبذلك يستوي الأمر أن يكون حريقاً أو أي حالة أخرى من حالات

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

الناقل لكونه لا يُعد حادثاً مفاجئاً<sup>(٧٣)</sup>. وقد اشترطت معاهدة بروكسل ألا يكون سبب الحريق راجعاً إلى فعل الناقل أو خطئه<sup>(٧٤)</sup>. وعلى قواعد روتردام أن تضع مثل هذا الشرط حماية للشاحن، حيث يصعب عليه إثبات أن سبب الحريق يرجع إلى إهمال أو خطأ الناقل<sup>(٧٥)</sup>.

### الأمر الثاني: الخطأ المتوقع حدوثه:

في هذا الأمر يكون سبب الضرر راجعاً إلى خطأ متوقع حدوثه من قبل الناقل أو من يسأل عن أفعالهم، ومن المفترض أن يسأل الناقل عما لحق البضائع من ضرر، وعلى الرغم من ذلك تعفيه قواعد روتردام إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو الأشخاص المسؤولين عنهم.

وبناء عليه، نرى ضرورة إعادة صياغة نص الفقرة {٢} من المادة {١٧}، ليقصر الأمر فقط على الخطأ غير المتوقع ويستحيل دفعه، والذي يدرج ضمن حالات السبب الأجنبي، أما الخطأ غير المتوقع ممكن الدفع والخطأ المتوقع فيفترض من الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب حدوثه أو مواجهته إذا كان يمكن دفعه.

كما أن إقرار نص الفقرة السابقة على إطلاقه دون تحديد لطبيعة الخطأ - ما إذا كان خطأ متوقعاً يمكن دفعه أو خطأ غير متوقع لا يمكن دفعه - لا يتنافى فقط، مع الالتزام بتحقيق نتيجة، وإنما أيضاً، مع الالتزام ببذل العناية الواجبة، فضلاً عن أن إثقال كاهل الشاحن بتحمل الخسائر لسبب لا يرجع إليه وإنما إلى خطأ لا ينسب إلى الناقل، ولكن حدث في المدة التي كانت البضائع فيها تحت تصرفه، ودون تحديد لطبيعة ذلك الخطأ، فهو محل نظر؛ لأن

السبب الأجنبي.

(٧٣) د. كمال حمدي، السابق، ص ٤٧٩.

(٧٤) حيث نصت المادة ٤ من معاهدة بروكسل على أن "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن: .... (ب) الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.....".

(٧٥) نفس الرأي، د. مروان بدري الإبراهيم، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة الأردني، مجلة مؤتة للبحوث والدراسات، المجلد {٢١}، العدد {٢}، ٢٠٠٦م، ص ٨٨.

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

الناقل يعفى في كلٍّ من الحالتين، وفي ذلك تحيُّزٌ لمصلحة الناقل على حساب الشاحن، وهو ما لا نؤيده.

وعلى الرغم من أن قواعد روتردام طبقاً لنص الفقرة الثانية سالفه الذكر، تفتح الباب أمام الناقل لبحث في أكثر من اتجاه ليتصل من مسؤوليته على حساب الشاحن أو المطالب بالتعويض، إن صح القول، إلا أنها في الفقرة الثالثة من ذات المادة، تمادت في حالات الإعفاء التي لا نرى لها مبرراً، خاصة أنها تتحدث فيها إلى الناقل في حالة عجزه عن إثبات أن سبب الضرر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو من يسأل عن تصرفاتهم، بأن يثبت حالات أخرى يرجع السبب إليها في إحداث الضرر<sup>(٧٦)</sup>، والتي من بينها حالات السبب الأجنبي.

### ثانياً: الإعفاء الكلي استناداً إلى السبب الأجنبي في التشريعات المقارنة:-

لم يضع المشرع الفرنسي في قانون النقل نصاً خاصاً يتم بناء عليه إعفاء الناقل البحري من

(٧٦) حيث قضت الفقرة ٣ من المادة ١٧ بأن الناقل يعفى "من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلاً من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسباً تنص عليه الفقرة ٢ من هذه المادة، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر: (أ) القضاء والقدر؛ (ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛ (ج) الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية؛ (د) تقييدات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨؛ (هـ) الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛ (و) نشوب حريق على السفينة؛ (ز) وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة؛ (ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة 33 أو المادة ٣٤؛ (ط) أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تسييفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛ (ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع؛ (ك) وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه؛ (ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛ (م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛ (ن) تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه؛ (س) ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥، ١٦".

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

المسئولية إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي خارج عن إرادته، وإنها أدرج حالات السبب الأجنبي ضمن نص المادة ٥٤٢٢/١٢.

وبناء عليه، إن استطاع الناقل إثبات السبب الأجنبي ترتب على ذلك إعفاؤه من المسؤولية، ولا يطالب بالتعويض نتيجة التأخير أو الضرر الذي أصاب البضاعة. وذلك إلى جانب القواعد العامة في القانون المدني الفرنسي الصادر في ١٧ فبراير ١٨٠٤، والتي تقضي في المادة ١١٤٧ منها، بأن المدين يلتزم بدفع التعويض بسبب عدم الوفاء بالالتزامات الواقعة على عاتقه أو بسبب التأخير إلا إذا أرجع الأمر في عدم التنفيذ إلى السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه<sup>(٧٧)</sup>، وفي ذات المضمون نصت قواعد القانون المدني الجديد على أن يلتزم المدين عن عدم تنفيذ التزاماته أو التأخير في تنفيذها بالتعويض إذا لم يبرر أن عدم التنفيذ أو التأخير يرجع سببه إلى قوة قاهرة<sup>(٧٨)</sup>.

وفي قانون التجارة البحري المصري كان المشرع أكثر وضوحًا في تعليق شرط الإعفاء من المسؤولية على السبب الأجنبي، حيث نص على أن "يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة ١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى

(77) "Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part", Article 1147, Créé par Loi 1804-02-07 promulguée le 17 février 1804; Cass. Civ., 1, Audience publique du jeudi, 24 octobre 2019, N° de pourvoi: 18-21397, Non publié au bulletin; Cass. Com., Audience publique du mercredi 29 mai 2019, N° de pourvoi: 17-23338, Non publié au bulletin; Cass., Civ., 1, Audience publique du mercredi 24 janvier 2018, N° de pourvoi: 16-28531, Non publié au bulletin <https://www.legifrance.gouv.fr>.

(78) "Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, s'il ne justifie pas que l'exécution a été empêchée par la force majeure", Article 1231-1, Créé par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 2; Cass., Civ. 2, Audience publique du jeudi 16 mai 2019, N° de pourvoi: 18-13261, Non publié au bulletin; Cass., Civ., 2, Audience publique du jeudi 16 mai 2019, N° de pourvoi: 18-13261, Non publié au bulletin; Cass., Civ. 1, Audience publique du mercredi 6 février 2019, N° de pourvoi: 17-31206, Non publié au bulletin, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

[دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه"<sup>(٧٩)</sup>، كما يعفى أيضاً من المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع "إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه"<sup>(٨٠)</sup>.

وبناء عليه، يتعاضد دور السبب الأجنبي في حماية الشاحن من تلاعب الناقل في الاستناد إلى أسباب أخرى قد لا يستطيع الشاحن إثبات عكسها أو إثبات أن ما لحق بالبضائع من تلف أو هلاك أو سبب التأخير يرجع إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

ونص المنظم السعودي في المادة ٢١١ من النظام البحري التجاري، على الإعفاء الكلي من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة {١} من المادة العاشرة بعد المائتين، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو التأخير في تسليمها يرجع إلى سبب خارجي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه. فضلاً عن إعفائه من المسؤولية إذا أثبت أنه اتخذ التدابير اللازمة هو أو تابعوه أو وكلاؤه لتجنب الحادث وتبعاته<sup>(٨١)</sup>.

(٧٩) المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية المصري، وهو تطبيق للقواعد العامة في القانون المدني المصري، حيث نصت المادة ١٦٥ منه على أن "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك"، ويدل ذلك على قوة السبب الأجنبي في الإعفاء من المسؤولية، د. محمد شتا أبو سعد، خطأ المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية المدنية، مجلة مصر المعاصرة، المجلد ٧٥، العدد ٣٩٨، ١٩٨٤م، ص ١١٣، وانظر، محكمة القضاء الإداري، الطعن رقم ٢٤٧٤٢ - لسنة ٦٦ ق - جلسة ٢٠/١/٢٠١٥، غير منشور، والمحاكم الاقتصادية، الطعن رقم ٢٠٠٩ - لسنة ٢٠١٤ ق - جلسة ٢٨/١٢/٢٠١٤، غير منشور، والطعن رقم ٨١٣ - لسنة ٢٠١٣ ق - جلسة ٢٨/١٢/٢٠١٤، غير منشور، والمحكمة الإدارية العليا، الطعن رقم ٢٤٨٧ - لسنة ٦ ق - جلسة ١٩/٥/١٩٦٢، غير منشور.

(٨٠) المادة ٢٤٠/١ من قانون التجارة البحرية المصري. ونعتقد أنه يجب ألا يقتصر نص هذه الفقرة على الناقل فقط، وإنما يجب إضافة "لنائبه أو لأحد من تابعيه" كي لا يتخذ نص هذه الفقرة ذريعة للتنصل من المسؤولية عن التأخير بحجة أن التأخير لا يرجع إلى الناقل وهو في الحقيقة راجع إلى نائبه أو أحد تابعيه، وإن كانت القواعد العامة تشملهم ضمناً.

(٨١) المادة ٢١٠/١ من النظام البحري التجاري السعودي، محكمة الاستئناف، القضية رقم ٥١٦١/٢ ق - لعام ١٤٢٦ هـ - حكم ابتدائي رقم ١٦٥/د/تج/١١ - لعام ١٤٢٩ هـ - حكم استئناف رقم ٧/إس/٣ - لعام ١٤٣١ هـ - السابق.



## المطلب الثاني

### دور السبب الأجنبي في تقرير مسؤولية الناقل البحري جزئياً

إذا كان على الدائن إثبات الالتزام فإن على المدين إثبات التخلص منه<sup>(٨٢)</sup>، أي أن من يطالب بتنفيذ التزام وجب عليه إثباته، وبالمقابل من يدعي التخلص من التزام فإن عليه إثبات الوفاء به أو أن يثبت الواقعة التي تسببت في انقضائه<sup>(٨٣)</sup>، لأن "كل خطأ سبب ضرراً يلزم من ارتكبه بالتعويض"<sup>(٨٤)</sup>، ولكن قد تعدد الأسباب في إحداث الضرر، ولا يستطيع الناقل

(٨٢) المادة ١ من القانون الإثبات المصري، وفي ذلك تقول محكمة النقض بأن "من المقرر وفقاً لنص المادة ١ من قانون الإثبات أنه على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه....."، الطعن رقم ٥٣٨ - لسنة ٢٠١٤ ق - جلسة ٢٨/٣/٢٠١٧، غير منشور، والطعن رقم ٢٩٥ - لسنة ٧٣ ق - جلسة ١٤/٥/٢٠٠٩، غير منشور، وفي حكم آخر قضت بأن "الأصل طبقاً للمادة ١ من قانون الإثبات أنه على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه وهو تطبيق لأصل جوهري معناه أن مدعي الحق عليه إثبات وجوده قبل من يبدي التزامه بمقتضاه...."، والطعن رقم ٢٦٢٧ - لسنة ٧٠ ق - جلسة ٢٤/٦/٢٠١٨، غير منشور، والطعن رقم ٣٩٥٢ - لسنة ٧٠ ق - جلسة ٢٤/٦/٢٠١٨، غير منشور، والطعن رقم ٦١٦٤ - لسنة ٧٠ ق - جلسة ٢٤/٦/٢٠١٨، غير منشور.

(٨٣) المادة ١٣٥٣ من القانون المدني الفرنسي،

"Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver; Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation", Article 1353, Modifié par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 4; Cass., Civ., 2, Audience publique du jeudi 24 octobre 2019, N° de pourvoi: 18-20755, Non publié au bulletin; Cass., Civ., 3, Audience publique du jeudi 4 juillet 2019, N° de pourvoi: 18-12905, Non publié au bulletin; Cass., Civ., 1, Audience publique du mercredi 14 novembre 2018, N° de pourvoi: 17-21696, Non publié au bulletin <https://www.legifrance.gouv.fr>; Nicolas Hoffschir, La charge de la preuve en droit civil. Volume 153, 1re édition, Dalloz, Avril 2016, p. 18, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.

(٨٤) وذلك تطبيقاً للمادة ١/١٦٣ من القانون المدني المصري، والمادة ١٢٤٠ من القانون المدني الفرنسي، والطعن رقم ٩٦٢١ - لسنة ٦٦ ق - جلسة ٢٠/١١/١٩٩٧ - المجموعة السنة ٤٨ - ص ١٢٧٩،

Cass. civ. 2, Audience publique du jeudi 19 septembre 2019, N° de pourvoi: 18-20401, Non publié au bulletin, <http://www.legifrance.gouv.fr>; Cass. civ. 3, Audience publique du jeudi 12 septembre 2019, N° de pourvoi: 18-19232, Non publié au bulletin, <http://www.legifrance.gouv.fr>; Cass. Com., Audience publique du mercredi 19 décembre 2018, N° de pourvoi: 17-20122, Publié au bulletin, <http://www.legifrance.gouv.fr>; Cass. civ. 3, 11 April 2012, N° de pourvoi: 11-12091, Non publié

[دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

إثبات أن التلف أو الهلاك أو تقصيره في تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه يرجع كلياً إلى السبب الأجنبي، وإنما من الممكن في مقدوره إثبات أن السبب الأجنبي أسهم في إحداث ذلك، فإن استطاع إثبات تلك المساهمة، كانت مسؤوليته عن الضرر جزئية وليست كلية، أي يعفى في هذه الحالة فقط، جزئياً من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

وبناء عليه، هل يكفي إثبات مساهمة السبب الأجنبي لإعفاء الناقل البحري جزئياً من المسؤولية؟ دون إثبات العلاقة فيما بين خطأ الناقل والسبب الأجنبي في إحداث الضرر؟ أو يثور التساؤل بمعنى آخر وهو الآتي: هل كان السبب الأجنبي له دور في إحداث الضرر وإن لم يخطئ الناقل؟ أم أن خطأ الناقل كان سبباً لمساهمة السبب الأجنبي، أي لأن يلعب السبب الأجنبي دوراً في إحداث الضرر؟ ولولا خطأ الناقل لما حدث الضرر وإن توافرت إحدى حالات السبب الأجنبي؟

جاءت نصوص قواعد روتردام فضفاضة تبحث عن أي طريق يعفى بناء عليه الناقل من المسؤولية، فاكثفت فقط بأن يثبت الناقل مساهمة السبب الأجنبي في إحداث الضرر، دون أن يكون مطالب بإثبات انتفاء علاقة السببية بين خطئه والسبب الأجنبي في إحداث الضرر، أو مقدار أو نسبة مساهمة السبب الأجنبي في إحداثه، لإقرار الإعفاء الجزئي في مصلحته.

وقد عدت الفقرة ٣ من المادة ١٧ حالات السبب الأجنبي ضمن حالات الإعفاء المنصوص عليها في ذات الفقرة دون أن تشترط أن لا يكون هناك علاقة بين خطأ الناقل والسبب الأجنبي، ويعد ذلك تأكيداً على أن الناقل غير مطالب إلا بإثبات مساهمة السبب الأجنبي التي تعني أن ما لحق بالبضائع من ضرر لا يرجع كلياً إلى خطأ الناقل، وإنما كان للسبب الأجنبي دور في ذلك.

إضافة إلى ما سبق، جاء نص قواعد روتردام على الاكتفاء بإثبات مساهمة السبب الأجنبي للإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية بعد عجز الناقل في إثبات أن الضرر لا يعزى إلى خطأ

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

ارتكبه هو أو الأشخاص المسئول عن أفعالهم، مما يدل على أن قواعد روتردام لا تشترط أن لا يكون هناك علاقة بين خطأ الناقل وما أحدثه السبب الأجنبي من ضرر وإلا طالبت منه إثبات ذلك، بل اكتفت، وبنص واضح، على أن يعفى الناقل من كامل مسؤوليته أو من جزء منها إذا أثبت بدلاً من إثبات عدم ارتكابه خطأً، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة ١٧ قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير. وبالمقابل وتأكيداً لرأينا، ألقت على عاتق المطالب بعبء الإثبات في أن خطأ الناقل هو السبب في إحداث الضرر<sup>(٨٥)</sup>. وهذا تحيز واضح وغير مبرر بكل المقاييس.

ونعتقد أن مساهمة السبب الأجنبي في إحداث الضرر يجب أن تأخذ أحد فرضين، مما يلي:

#### الفرض الأول: مساهمة السبب الأجنبي نتيجة خطأ الناقل :-

في هذا الفرض يساهم السبب الأجنبي في إحداث الضرر نتيجة خطأ الناقل، أي أن الضرر لم يكن ليتحقق لو لم يخطئ الناقل على الرغم من توافر السبب الأجنبي، أي أنه في هذا الفرض، لم يكن السبب الرئيس في إحداث التلف أو الهلاك أو السبب في تأخير التسليم، وإنما فقط ساهم في ذلك نتيجة خطأ من الناقل جعل له دوراً في إلحاق الضرر بالبضائع أو التأخير في التسليم، أما إذا لم يقع من الناقل خطأ فإن السبب الأجنبي لم يكن له دور في إحداث الضرر ولم يحدث الضرر من الأساس.

وبما أن خطأ الناقل يستغرق دور السبب الأجنبي<sup>(٨٦)</sup> في إحداث الضرر فنرى أن مسؤوليته

(٨٥) حيث نصت الفقرة الرابعة من المادة ١٧ من قواعد روتردام على أن "بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه: (أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨ هو الذي تسبب أو أسهم في الحدث أو لظرف الذي يستند إليه الناقل؛ أو (ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨".

(٨٦) انظر تفصيلاً في استغراق أحد الخطأين للخطأ الآخر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ص ٨٨٣، وما بعدها.

## [دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها يجب أن تكون مسئولية كاملة<sup>(٨٧)</sup> وليست جزئية يتقاسم الخطأ فيها مع السبب الأجنبي، ليتمتع بالإعفاء الجزئي، أو الإعفاء الكلي تطبيقاً لقواعد روتردام.

### الفرض الثاني: مساهمة السبب الأجنبي في إحداث الضرر دون خطأ الناقل:-

في هذا الفرض يكون للسبب الأجنبي دور في إحداث الضرر دون أن يكون هناك علاقة بين خطأ الناقل والسبب الأجنبي، أي أن كل سبب مستقل عن الآخر في إحداث الضرر، بمعنى أن ما يرجع سببه من تلف أو هلاك أو تأخير إلى السبب الأجنبي كان سيحدث سواء أخطأ الناقل أم لم يخطئ، أو بمعنى آخر يمكن القول بأن خطأ الناقل تسبب في إحداث جزء من الضرر والسبب الأجنبي تسبب في إحداث الجزء الآخر دون أن يتوقف أحدهما على الآخر، فإن ما لحق بالبضائع من تلف أو هلاك أو تأخير بسبب خطأ الناقل، كان سيحدث وإن لم تتوافر شروط السبب الأجنبي.

وبذلك يحق للناقل التمسك بالإعفاء الجزئي من المسؤولية لأن الضرر لم يرجع إليه كلياً وإنما ساهم السبب الأجنبي في إحداثه، ولا يحق له التمسك بالإعفاء الكلي إلا إذا كان السبب الأجنبي هو الذي ساهم في إحداث الضرر دون خطأ من جانبه.

وفي ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بأن خطأ الشاحن، فيما يتعلق بالتعبئة والتغليف، لا يعفي الناقل إلا في حالة عدم وجود خطأ من جانب الأخير<sup>(٨٨)</sup>، أي لا يكفي أن يثبت الناقل مساهمة خطأ الشاحن - باعتباره إحدى حالات السبب الأجنبي - ليتمتع بالإعفاء

(٨٧) نفس الرأي د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ص ٩٠٧، حيث يرى أنه إذا "اجتمع خطأ المدعى عليه وقيام قوة قاهرة، كان المدعى عليه مسئولاً عن التعويض الكامل، لأن خطأه كان سبباً في إحداث الضرر. ولا يستطيع الرجوع على أحد، لأن الحادث الذي اشترك مع خطئه في إحداث الضرر كان قوة قاهرة".

(88) "..... que la faute du chargeur, s'agissant de l'emballage, n'exonère le transporteur qu'en l'absence de faute de la part de ce dernier.....", Cass., Com., Audience publique du mercredi, 16 janvier 2019, N° de pourvoi: 17-17314, Non publié au bulletin, <https://www.legifrance.gouv.fr>.

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

الكلي أو الجزئي مثلما نصت قواعد روتردام بشأن ذلك، وإنما لا بد ألا يكون هناك خطأ للناقل في إحداث الضرر لإعفائه من المسؤولية كاملة.

وبناء على ما سبق، نود من قواعد روتردام أن تعيد النظر في مساهمة السبب الأجنبي في إحداث الضرر ودوره في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو من جزء منها، على ألا يعفى الناقل كلياً إلا إذا كان الضرر راجعاً كلياً إلى السبب الأجنبي، ولا يتمتع بالإعفاء الجزئي إلا إذا كان ما أحدثه السبب الأجنبي من ضرر ليس نتيجة خطأ الناقل، وإنما كان سيحدث وإن لم يخطئ، فلا علاقة بين خطأ الناقل في إحداث الضرر وما أحدثه السبب الأجنبي من ضرر بحيث يكون كلٌّ منهم قد أسهم في إحداث الضرر دون أن يتوقف أحدهما على الآخر في وقوعه، وعليه يُسأل الناقل بقدر خطئه ويعفى من المسؤولية بقدر مساهمة السبب الأجنبي في إحداث الضرر.

وإضافة إلى ما سبق، يجب على قواعد روتردام أن تلقي بعبء إثبات الخطأ، في حالة مساهمة السبب الأجنبي، على الناقل وليس المطالب، ليكون هو من يثبت مقدار الهلاك أو التلف أو الضرر الذي أحدثه السبب الأجنبي وتسبب في تأخير تسليم البضائع للمرسل إليه، والذي لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو من يسأل عن تصرفاتهم تطبيقاً لقواعد روتردام.

وقد أحسن المنظم السعودي صنفاً حينما نص على أن "إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، لا يسأل الناقل إلا بقدر ما يُعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى الخطأ أو الإهمال الصادر منه أو من تابعيه أو وكلائه، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي لا يُعزى إلى ذلك الخطأ أو الإهمال" (٨٩).

وبذلك نقل المنظم السعودي عبء إثبات مقدار مساهمة كل من خطأ الناقل أو الخطأ، الذي صدر من تابعيه أو وكلائه، والسبب الأجنبي أو أي خطأ آخر، في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع من على عاتق الشاحن ليلقي به على كاهل الناقل.

(٨٩) المادة ٢١٠/٧ من النظام البحري التجاري السعودي.

## الخاتمة

بما أن موضوع البحث دارت دراسته حول موقف قواعد روتردام من دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، الذي تبين من خلاله أن روتردام كان لها رأي في طبيعة مسؤولية الناقل البحري، مما ترتب عليه توضيح مدى استناد الناقل البحري على السبب الأجنبي لإعفائه من المسؤولية، فضلاً عن موقفها من حيث الآثار التي تترتب على توافر السبب الأجنبي أو حالات الإعفاء وفقاً لنصوصها، فإننا توصلنا إلى بعض النتائج والتوصيات التي نرى من خلالها وضع حماية أكثر للشاحن وبالمقابل تفعيل دور الناقل في الحفاظ على البضائع المسلمة إليه وفقاً لعقد النقل وهي الآتي:-

أولاً: النتائج:-

تبين لنا من الدراسة الآتي:-

١- يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، أو عن التأخير في تسليمها، إذا تمكن المطالب من إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير أو الحدث أو الظرف الذي تسبب في ذلك قد وقع أثناء المدة التي يسأل فيها الناقل عن البضائع.

٢- يستطيع الناقل التنصل من كامل مسؤوليته متى أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص يسأل عن فعله، دون أن تحدد قواعد روتردام نوع الخطأ من حيث إمكانية توقعه وإمكانية دفعه أو أنه غير متوقع الحدوث ويستحيل دفعه، أي ساوت من حيث الآثار بين أنواع الخطأ التي يستطيع أن يرجع إليها الناقل في إعفائه من المسؤولية ما دام أن سببها لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص يسأل عن أفعاله، حسبما حددتهم المادة ١٨ من الاتفاقية.

٣- إذا لم يستطع الناقل إثبات أنه لم يرتكب خطأ هو أو أحد تابعيه كان له أن يلجأ إلى إثبات أن الخطأ يرجع إلى أحد الأسباب المنصوص عليها في الفقرة ٣ من المادة ١٧، التي من

بينها حالات السبب الأجنبي، لإعفائه من المسؤولية أو جزء منها.

٤- اكتفت قواعد روتردام بأن يثبت الناقل أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى واحد أو أكثر من الحالات المنصوص عليها في الفقرة ٣ من المادة ١٧ دون إثبات أنها لم تحدث نتيجة خطئه، بل ألفت بعبء الإثبات على المطالب في ذلك.

٥- لم تطالب قواعد روتردام الناقل بإثبات مقدار مساهمة السبب الأجنبي في إحداث التلف أو الهلاك أو التأخير كي يحدد بناء عليها مسؤولية الناقل كلياً أو جزئياً.

٦- لم تفرق قواعد روتردام بين ما إذا كان هناك علاقة بين خطأ الناقل ومساهمة السبب الأجنبي في إحداث الضرر من عدمه، كي تحدد بناء على ذلك مسؤولية الناقل أو إعفائه كلياً أو جزئياً إن لم يستغرق أحد الخطأين الآخر.

#### ثانياً: التوصيات:-

بناء على دراسة موضوع البحث وما توصلنا إليه من نتائج، نضع بعض المقترحات التي نرى أنها تحقق العدالة بين الشاحن والناقل قدر المستطاع، وهي:-

١- يجب أن تقتصر قواعد روتردام على أن يكون التزام الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة حماية لمصلحة الشاحن، وإيجاد الثقة المتبادلة بين الشاحن والناقل في إتمام عملية النقل على أكمل وجه، فضلاً عن حث الناقل على تنفيذ التزامه على الوجهة الأكمل، لأن إثبات اتخاذ العناية الواجبة لا يعفيه من المسؤولية، حيث لا يكون أمامه إلا إثبات أن الضرر كان راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له أو لتابعيه في حدوثه.

٢- ضرورة إعادة صياغة نص الفقرة {٢} من المادة {١٧}؛ لتقتصر فقط على الخطأ غير المتوقع ويستحيل دفعه، إن لم يكن ضمن الحالات المنصوص عليها في الفقرة {٣} من المادة سالف الذكر، أما الخطأ غير المتوقع ممكن الدفع والخطأ المتوقع فيفترض من الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب حدوثه أو مواجهته إذا كان يمكن دفعه.

٣- على المطالب في كل الحالات، إثبات أن التلف أو الهلاك أو التأخر في التسليم وقع أثناء المدة التي يسأل فيها الناقل عن البضائع، على أن يكون الناقل مسؤولاً عن إثبات سبب التلف أو الهلاك أو التأخر، وأن يثبت أن لا علاقة له أو لأحد من الأشخاص المنصوص عليهم في المادة ١٨، في حدوثه، خاصة حالة الحريق، حيث نصت قواعد روتردام على الاكتفاء فقط بأن يرجع سبب التلف أو الهلاك أو التأخر إليها دون أن يثبت سبب الحريق وأن لا يدل له في حدوثه، وعلى الشاحن أن يقوم بإثبات ذلك إن أراد. وفي ذلك إهمال لمصلحة الشاحن.

٤- يلزم إعادة صياغة نص الفقرة ٣ من المادة ١٧، وإضافة عبارة {ويكون الناقل مسؤولاً إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يرجع إلى أحد هذه الحالات نتيجة خطئه}، أي لا يستفاد من الإعفاء الجزئي إلا إذا كان السبب الأجنبي سيلحق الضرر بالبضائع أو يتسبب بالتأخر في التسليم سواء وقع الخطأ منه أو لم يقع، بمعنى أن يكون خطؤه مستقلاً عن السبب الأجنبي في إحداث الضرر.

٥- النص على إلزام الناقل بإثبات مقدار مساهمة السبب الأجنبي في إحداث التلف أو الهلاك أو التأخر كي يحدد بناء على ذلك مقدار مسؤوليته، حيث يتضح بذلك مقدار الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم الذي لا يُعزى إلى خطئه.



## المراجع

### أولاً: المراجع العربية:

- (١) أحمد محمود المساعدة، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد ٢٢، العدد ٣٨، ٢٠١٣ م.
- (٢) أمينة بور طال، مسؤولية الناقل من المرحلة التمهيديّة لتنفيذ عقد نقل الحاويات بحر، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعقدة، العدد {٧}، ٢٠١٦ م.
- (٣) د. بيرك فارس حسين الحيوري، أ. عواد حسين ياسين العبيدي، انقضاء الالتزام بالسبب الأجنبي، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، جامعة كركوك، المجلد ١، العدد ١، ٢٠١٢.
- (٤) د. حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني {الرابطه السببيه}، تنقيح الدكتور محمد سعيد الرحو، دار وائل للنشر، ٢٠٠٦.
- (٥) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر.
- (٦) د. عبد الرزاق أيوب، مفهوم الناقل البحري للبضائع في ضوء التشريعات والاجتهاد، مجلة المنبر القانوني، العدد ١٠، ٢٠١٦ م.
- (٧) د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٧ م.
- (٨) د. محمد شتا أبو سعد، خطأ المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية المدنية، مجلة مصر المعاصرة، المجلد ٧٥، العدد ٣٩٨، ١٩٨٤ م.
- (٩) د. شريف محمد غانم، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر، مجلة الأمن والقانون، المجلد ١٩، العدد ١، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات، ٢٠١١.
- (١٠) د. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧.

[دور السبب الأجنبي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام]

- ١١) د. مروان بدري الإبراهيم، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة الأردني، مجلة مؤتة للبحوث والدراسات، المجلد {٢١}، العدد {٢}، ٢٠٠٦م.
- ١٢) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقهي، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١١.
- ١٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٧.
- ١٤) نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، ٢٠١٣.
- ١٥) د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، ١٩٨٥.
- ١٦) د. يونس صلاح الدين علي، شرط القوة القاهرة في القانون الانكليزي، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الرابع، السنة العاشرة، ٢٠١٨.

ثانياً: المراجع الأجنبية:-

- 17) Annick Batteur, Droit civil des obligations 2018, DALLOZ, 2017, p. 168, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 18) Aux sources de la réforme du droit des contrats, François Ancel/ Bénédicte Fauvarque-Cosson/ Juliette Gest, 1re édition, dalloz, 2017, p. 198, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 19) Jean-Pierre Beurier / Robert Rezenthel / Patrick Chaumette / Philippe Hesse / Marc Joyau / François Mandin / Arnaud Montas / Martin Ndende / Gwenaëlle Proutiere-Maulion, Droits maritimes 2015/2016, N° d'édition, 3, Dalloz, Octobre 2014, p. 498, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 20) Nicolas Hoffschir, La charge de la preuve en droit civil. Volume 153, 1re édition, Dalloz, Avril 2016, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 21) Philippe Delebecque/ Isabelle Bon-Garcin/ Xavier Delpech/ Jean-Arié Lévy/ Nathalie Maximin/ Marie-Odile Nicoud, Code des transports 2017, annoté et commenté, N° d'édition, 3, Dalloz, Juin 2017. <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.

ثالثاً المواقع الإلكترونية:-

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

22) <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.

23) <http://www.cc.gov.eg>.

24) <https://www.legifrance.gouv.fr>.

#### رابعًا: المختصرات:-

(٢٥) قواعد روتردام: اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليًا أو جزئيًا لسنة ٢٠٠٨م.

(٢٦) قانون التجارة البحرية المصري: قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، الصادر برئاسة الجمهورية في ٢٦ رمضان سنة ١٤١٠هـ، الموافق ٢٢/٤/١٩٩٠م، الجريدة الرسمية، العدد ١٨، في ٣ مايو، سنة ١٩٩٠م

(٢٧) قانون النقل الفرنسي: قانون النقل الفرنسي، إصدار ٩ نوفمبر ٢٠١٩م.

(٢٨) النظام البحري التجاري السعودي: النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم {م/٣٣}، بتاريخ ٥/٤/١٤٤٠هـ، وقرار مجلس الوزراء رقم {١٩٧}، بتاريخ ٤/٤/١٤٤٠هـ.

## Romanization of Arabic references

### I: almarajie alearabiat- :

- 1) Dr. Ahmed mahmoud almusaeadat, masyuwliat alnnaqil albahriia an altaakhir fi taslim albadayie, majalat albiwhth alqanunia, almujaalid raqm 22, aleadad 38, 2013.
- 2) Dr. Aminat bu rital, masyuwliat alnnaqil min almarhalat altamhidia litanfidh eqd naql alhaweet baher, majalat jil al'abhath alqanuniat almueamaqat, aleadad {7}, 2016.
- 3) Dr. birk faris Husayn alhuyuri, a. ewad Husayn yasin aleabidi, ainqida' alaltezam bialsabab alagnaby, majalat kuliyat alqanun II awaleulum alqanuniat wa alseasea, jamieat karkuk, almajlid raqm 1, aleadad raqm 1, 2012.
- 4) dr. hasan ealaa aldhunun, almabsut fi sharah alqanun almadanii} rratat alsbby}, tanqih alduktur mahamed saeid alrahw, dar wayil lilnashr, 2006.
- 5) Dr. Abd Alrazzaq Ahmed alsanahuri, alwaset fi sharah alqanun almadaniu, aljuz' al'awal, nazariat alailtizam bewagh aam, masadir alailtizam, dar 'iihya' alturath alearabii, bidun sanat nushr.
- 6) Dr. Abd alrazzaq aeuob, mafhum alnaql albahrii lilbadayie fi daw' altashreat walaijtihad, majalat alminbar alqanunii, aleadad raqm 10, 2016.
- 7) Dr. kamal hamdi, alqanun albahriu, munsha'at almaearif, altubeat alththalithat, 2007.
- 8) Dr. Mohamed shta 'abu saed, khata almadrur kasabb lil'iefa' min almasyuwliat almadaniat, majalat misr almoaserah, almujaalid raqm ٧٥, aleadad 398, 1984.
- 9) dr. sharif mohamed ghanim, ailtizamat alshahin wamasyuwliatuh fi qawaeid rwtrdam 2008 m linaql albadayie eabr albahar, majalat al'amn walqanun, almujaalid raqm 19, aleadad 1, akadimiat shurtat dubay, al'iimarat, 2011.
- 10) Dr. Mohamed abd alfattah tarak, euqud albuyue albahriat alduwaliat, dar aljamieat aljadidat, 2007.
- 11) Dr. Marwan bdry al'iibrahim, masyuwliat alnnaqil albahrii fi qanun altijarat al'urduniyi, majalat mawtatah lilbihuth waldirasat, almujaalid raqm {21}, aleadad {2}, 2006.
- 12) Dr. Mohamed farid alearini, d. mohamed alsyd alfqy, qanun alnaql, manshurat alhilbi alhuquqiat, 2011m.

[د. محمد سيد رزق متولي حرب]

- 13) Dr. Mustafaa kamal taha, alqanun albahriu, dar alfikr aljamieii, 2007.
- 14) Naba'at khadijat, masyuwliat alnaql albahrii lilbadayie fi zili qawaeid rwtrdam, risalat majstaysr, kuliyat alhuquq, jamieat amhamad biwuqrat bumirdas, 2013.
- 15) Dr. Hisham fireawn, alqanun altijariu albahriu, manshurat jamieat halab, kuliyat alhuquq, 1985l.
- 16) Dr. yunis salah aldiyn eali, shart alquat alqahrt fi alqanun al'iinklizii, majalat almuhaqq alhalyi lilaleulum alqanunia wa alsiaseah, aleadad alrrabie, alsana aleashirat, 2018.

## II: almarajie al'ajniabat- :

- 1) Annick Batteur, Droit civil des obligations 2018, DALLOZ, 2017, p. 168, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 2) Aux sources de la réforme du droit des contrats, François Ancel/ Bénédicte Fauvarque-Cosson/ Juliette Gest, 1re édition, dalloz, 2017, p. 198, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 3) Jean-Pierre Beurier / Robert Rezenthel / Patrick Chaumette / Philippe Hesse / Marc Joyau / François Mandin / Arnaud Montas / Martin Ndende / Gwenaëlle Proutiere-Maulion, Droits maritimes 2015/2016, N° d'édition, 3, Dalloz, Octobre 2014, p. 498, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 4) Nicolas Hoffschir, La charge de la preuve en droit civil. Volume 153, 1re édition, Dalloz, Avril 2016, <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 5) Philippe Delebecque/ Isabelle Bon-Garcin/ Xavier Delpech/ Jean-Arié Lévy/ Nathalie Maximin/ Marie-Odile Nicoud, Code des transports 2017, annoté et commenté, N° d'édition, 3, Dalloz, Juin 2017. <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.

## III- almawaqie al'iiliktruniat: -

- 1) <https://www.dalloz-bibliotheque.fr>.
- 2) <http://www.cc.gov.eg>.
- 3) <https://www.legifrance.gouv.fr>.

## V- : almukhtasarat: -

- 1) qawaeid rutrdam: aitifaqiat al'umam almutahidat bishan naql albadayie alduwaliat bialbahr klyana aw jzyyana lisanat 2008.

- 2) qanun altijarat albahriat almasri: qanun altijarat albahriat almisrii raqm 8 lisanat 1990, rayiyst aljumhuriat fi 26 ramadan sanat 1410 h, almuafiq 22/4/199, aljaridat alrasmiat, aleadad 18, fi 3 mayu, sanatan 1990.
- 3) Qanun alnaql alfaransii, iisdar 9 nufimbir 2019 m.
- 4) alnizam albahriu altijariu alsaewdy: alnizam albahriu altijariu raqm { m / 33 } bitarikh 5/4/1440 H, majlis alwuzara' raqm {197}, bitarikh 4/4/1440 H